
3 1761 04360 7258

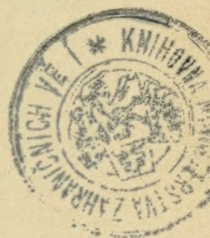
Handelspolitische Bestrebungen Englands zur Erschließung der unteren Donau

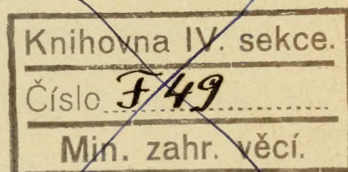
Die wirtschaftliche Bedeutung des Schwarzen Meerhafens von Constantza einst und jetzt

Ein Beitrag
zur rumänischen Eisenbahn- und Wasserstraßenpolitik

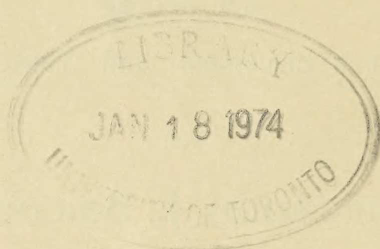
von

Constantin J. Baicoïano
Doktor der Staatswirtschaft.





1913.
München, Berlin und Leipzig.
J. Schweitzer Verlag (Arthur Sellier).


LIBRARY
JAN 18 1974
UNIVERSITY OF TORONTO



Vorwort.

Der Königlichen Bayerischen Staats-Bibliothek in München, welche ich gelegentlich meines letzten Münchener Aufenthaltes besuchte, habe ich das historische Material, welches vorliegenden Zeilen zugrunde liegt, zu verdanken.

Wenn ich den Anlaß wahrnahm, dieses Material auszunützen, so geschah es nicht, um einen Beitrag zur englischen Wirtschaftsgeschichte zu liefern — sind doch die handelspolitischen Bestrebungen der englischen Politik im vergangenen Jahrhundert in der wirtschaftlichen Literatur genugsam bekannt und hinlänglich erörtert worden — als vielmehr, weil ich in diesem Material wichtige Aufschlüsse hinsichtlich der englischen Auffassung über die Aufgaben der praktischen Politik fand, eine Frage, die bei uns seit einiger Zeit von brennender Aktualität ist und welcher nachfolgende Ausführungen dienlich sein könnten.

Außerdem bilden die hier erörterten handelspolitischen Bestrebungen Englands, die in dem Ausbau der Eisenbahnlinie Cernavoda—Constantza und des Schwarzen-Meerhafens von Constantza ihren Ausdruck fanden, einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Geschichte der rumänischen Verkehrspolitik, die insofern auch das Interesse weiterer, nicht rumänischer Kreise erregen dürfte, als es sich um eine jener kulturfördernden Arbeiten handelt, welche, wie es die Engländer schon längst erkannten, dazu berufen ist, dem Welthandel im höchsten Maße dienlich zu sein.

Durch die Hinzufügung einiger, die heutige Entwickelung des Hafens von Constantza betreffenden statistischen Aufzeichnungen, glaube ich praktischen Zwecken gedient zu haben.

Constantin J. Baicoïano.

Inhaltsverzeichnis.

Von demselben Verfasser:

1. Geschichte der Rumänischen Zoll- und Handelspolitik seit dem 14. Jahrhundert bis 1874. Stuttgart 1896.
2. Istoria Politicei Noastre Vamale si Comerciale de la Regulamentul Organic 1832 până la 1904. 2 Bände. Von der Rumänischen Akademie der Wissenschaft preisgekrönte Arbeit. Bucuresti. (Geschichte der rumänischen Handelspolitik seit 1832 bis 1904).
3. Politica Noastră Veterinară si Comertul Nostru de Vite de la 1860 până in prezent. Bucuresti 1903.
4. Câte-va cuvinte asupra politicei noastre vamale. Bukarest 1901.
5. Istoria Relatiunilor Noastre Comerciale cu Turcia de la 1860—1904. Bucuresti 1901.
6. Ce intelegem prin Politica Comercială? Cum se pune problema ei actuală. Conventiunea comercială cu Austro Ungaria. Bucuresti 1908.
7. Cresterea si imbunătătirea rasei vitelor noastre in raport cu agricultura. Politica noastra zootechnică. Bucuresti 1905.
8. Interesele României si conventiunea comercială, cu Austro Ungaria. Bucuresti 1907.
9. Industria Natională. Bucuresti 1907.
10. Lumina si Adevăr: Două curente enonomice. Bucuresti 1912.
11. Criza Tractiunei Animale in Agricultura României. Problema Tractiunei Mecanice. Bucuresti 1913.
12. Criza, in Raport cu Problema Dardanelelor. Bucuresti 1913.
13. Monopolul Petroleului in Germania in Raport cu Interesele Industriei Petrolifere Românesti. Bucuresti 1913.

Handelspolitische Bestrebungen Englands zur Erschließung der unteren Donau.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Schwarzen-Meerhafens von Constantza[1]) einst und jetzt.

Ein Beitrag zur rumänischen Eisenbahn- und Wasserstraßenpolitik.

Englische Industrie- und Handelspolitik zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Die Bedeutung der Donauländer für die Expansion des englischen Gewerbefleißes.

Die industrielle Entwickelung am Anfange des 19. Jahrhunderts und ihr Einfluß auf die englische Handelspolitik.

Dank der technischen Erfindungen auf dem Gebiete der Industrie, dank auch einer Gewerbepolitik, die ihre Anwendung ermöglichte und begünstigte, gelangte England gegen Ende des 18. Jahrhunderts und zu Beginn des 19. Jahrhunderts zu einer ungeahnten, beispiellosen industriellen Entwicklung, die es zur Werkstätte der Welt machte. —

Während es früher vor allem ein Agrarland war — noch bis in die 60er, vereinzelt in die 80er Jahre des 18. Jahrhunderts überwog die Getreideausfuhr die Einfuhr — wuchs seither die industrielle Bevölkerung so stark, daß die Landwirtschaft im Jahre 1811 nur mehr 32,2 %, im Jahre 1831 sogar nur 28,2 % der Familien Großbritanniens beschäftigte.

Kampf der Industriellen gegen die Agrarier.

Die nächste Folge dieser Verschiebung in der wirtschaftlichen Gliederung war nun die, daß die industrielle Bevölkerung darnach trachtete, das Übergewicht im Parlament zu gewinnen um auf diese Weise die positive Gesetzgebung des Reiches ihren Interessen entsprechend zu gestalten. Die landwirtschaftliche Produktion des Landes war weit entfernt davon,

---

[1]) Unter türkischer Herrschaft war die übliche Benennung des Hafens „Kuestendje".

der inzwischen riesig angewachsenen Bevölkerung zu genügen, und bei den bestehenden Schutzzöllen auf die landwirtschaftlichen Produkte war eine Verminderung der eingetretenen Teuerung nicht zu erwarten. Der hochgespannte Zollschutz des Großgrundbesitzes, der bis dahin die Majorität im Parlamente besessen hatte, entsprach den Interessen der Majorität der wirtschaftlich tätigen Bevölkerung nicht mehr. Des Zollschutzes bedurfte die englische Industrie kaum, wohl aber der Aufhebung der geltenden Rohstoffzölle, welche die Produktionskosten erhöhten, und der Getreidezölle, um dadurch erstens den Lebensunterhalt ihrer Arbeiter billiger zu gestalten und im Anschlusse daran ihre Löhne herabsetzen zu können; zweitens, um gegen freien Zulaß des kontinentalen Getreides in England die freie Zulassung der englischen Fabrikate auf den Kontinentalmärkten zu erlangen und auf diese Weise den Ländern des Kontinents die Gelegenheit zu bieten, sich gegen die von ihnen einzuführenden Getreidemassen Erzeugnisse der englischen Industrie zu verschaffen. Allmählich trugen die politischen Faktoren den neuen Erfordernissen Rechnung. Die gleitende Skala suchte die Preise gleichmäßiger zu gestalten und die ärgsten Härten zu mindern, und die Wahlreform von 1830 eröffnete der industriellen Bevölkerung die Aussicht auf eine entsprechende Vertretung im Parlament.

Abschaffung der bestehenden Einfuhrzölle auf Getreide und Rohstoffe.

Mit eiserner Energie wurde nun an der Abschaffung der die englische Industrie beeinträchtigenden Einfuhrzölle auf Rohstoffe und Getreide gearbeitet. Die schriftliche und mündliche Agitation der im Dienste der Industriellen arbeitenden Cobden und Bright dürfte genügend bekannt sein, so daß wir hier nicht auf dieselbe einzugehen brauchen. Die Folge war, daß die Regierung sich 1840 veranlaßt sah, zur Untersuchung der Frage der Einfuhrzölle eine parlamentarische Enquete zu veranstalten, welche zu dem Resultate gelangte, daß es im Interesse der gegebenen wirtschaftlichen Entwicklung sei, allmählich von der bisherigen Schutzzollpolitik zu einer radikalen Vereinfachung des Tarifes überzugehen.[1]) Die große Peel'sche Tarifreform von 1842 — 1846, im Sinne freihänd-

---

[1]) Siehe Morley, The Life of Richard Cobden. London 1882, pag. 21.

lerischer Umgestaltung ist als Erfolg des politischen Übergewichtes der Industriellen zu betrachten. Im Jahre 1842 wurden die noch bestehenden Zölle auf Rohstoffe um 5% ermäßigt und die gleitende Skala der Getreidezölle herabgesetzt.

Das Gesetz vom 26. Juni 1846 bestimmte für Weizen bis 1849 einen Zoll von 10 Schillings per Quarter, bei einem Preis von 48 Schillings und 1849 trat an Stelle dieser Getreidezölle eine sogenannte statistische Abgabe von 1 Schilling per Quarter;[1]) damit war der vollständige Sieg der Großindustrie über die grundbesitzende Aristokratie, welcher von der Anticornlawleague, d. h. der Organisation der Fabrikanten Lancasshires und ihres Führers Cobden inszeniert wurde, erfochten.

* * *

Eingriff der englischen Politik im Interesse der kommerziellen Expansion Englands.

Hand in Hand mit der gewaltigen Entwickelung der englischen Industrieproduktion, welche dem größten Teil der rasch anwachsenden englischen Bevölkerung die tägliche Nahrung verschaffte, wurde auch die Sorge der englischen Regierung darauf gerichtet, bestehende Absatzgebiete aufrecht zu erhalten, neue nach besten Kräften zu erforschen und in den bestehenden kein Opfer zu scheuen, um dem englischen Handel die größtmöglichste Ausdehnung zuteil werden zu lassen.

Offziell. Handelsexperten nach den Ländern des Schwarzenmeerufers.

Englische Handelsexperten wurden in den 30er und 40er Jahren nach allen Weltteilen zur Erforschung von Absatzgebieten für englischen Gewerbefleiß gesandt, mit der gleichzeitigen Aufgabe, namentlich in Europa die Ausfuhrkraft der landwirtschaftliche Produkte exportierenden Gegenden genau zu erforschen und der Regierung verläßliche Berichte zu liefern. Die englische Regierung wollte nämlich angesichts der bevorstehenden Preisgabe der englischen Landwirtschaft die Berechnung anstellen, ob der englische Konsum an landwirtschaftlichen Produkten mit Sicherheit durch europäische Produktion gedeckt werden könnte.[2]) Die Erforschung

[1]) Fuchs, Der englische Getreidehandel und seine Organisation, in den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik, Neue Folge Bd. XX 1890, pag. 11.

[2]) Siehe Jakob, Memory of the trade of Black Sea, in tracts on the corntrade.

der am Wasserwege liegenden Landstriche wurde, als dem englischen Verkehr am leichtesten zugänglich, vor allem ins Auge gefaßt. Das Schwarze Meer und die um dasselbe liegenden Länder wurden in den 30er und 40er Jahren des vorigen Jahrhunderts der Gegenstand mannigfachster wirtschaftlicher Untersuchung.

Englische Ausforschung der Produktions- und handelspolitischen Verhältnisse der unteren Donauländer.

Man fand da Unerwartetes. Man fand in den Fürstentümern der Moldau und Walachei, in Bulgarien, Serbien, Bessarabien, Ungarn Länder von großartiger landwirtschaftlicher Produktionskraft und von ganz unbedeutender Manufakturentwickelung, deren sich aber der englische Handel nur ungenügend bemächtigt hatte, Länder, die in bezug auf ihre Bedürfnisse an Fabrikaten infolge ungeeigneter Verkehrsverhältnisse fast alles aus Österreich, auf dem natürlichen Wasserwege der Donau, sowie aus Deutschland importierten. Man fand, daß trotz des hier zu Lande seit 1813 eingerichteten Konsulatdienstes, dem die ausdrückliche Aufgabe gegeben war, der Handelsexpansion Englands zu dienen, dieses Ziel nur wenig erreicht wurde. Eine zahlreiche „Black Sea and Danubian Provinces-“ Literatur, mit dem Hinweis auf die bis dahin von dem englischen Handel nur wenig ausgenutzten Absatzgebiete dieser Länder, hatte nun auch den gewünschten Erfolg. „La Valachie et la Moldavie“ schrieb Wilkinson 1820 „sont en ce moment approvisionés par l'Allemagne de tous les objets manufacturés en coton ou en laine, et de faiance et poteries qui arrivent soit par terre soit par le Danube. Les calicots unis et imprimés, les indiennes, la verrerie et la poterie apportés dans leurs marchés sont sans exception, travaillés en Allemagne, mais on les appelle de fabrique anglaise et comme tels, on les vend à un plus haut prix que si leur origine était declarée. La consommation des draps est très considérable. On évalue celle des qualités superfines à environs 200000 livres sterling par an. On importe aussi dans les pays quelques draps français, mais comme leur prix sont de beaucoup plus élevés que ceux d'Allemagne, on n'en fait pas une forte demande.“[1])

[1]) Siehe W. Wilkinson, Tableau Historique de la Moldovie et de la Valachie pag. 76.

Zwanzig Jahre später gelang es bereits dem englischen Handel die österreichischen und deutschen Waren auf dem rumänischen Markte allmählich zu verdrängen. Der preußische Konsul Neugebauer[1]) berichtete 1850 Folgendes: „Der englische Handel überschwemmt alle ihm geöffneten Seeplätze mit allen Erzeugnissen der durch Dampfkraft getriebenen Fabriken und hat in neuerer Zeit den Markt der Levante sich vorzugsweise unterworfen. Auch in den Fürstentümern hat sich dieser gefährliche Feind der Deutschen eingedrängt und droht daselbst den bisherigen Gang der Einfuhr zu zerstören. Die Einfuhr englischer Manufakturen und englischen Eisens in den unteren Donauländern steigt von Jahr zu Jahr und stellt sich mit dem Absatz der Leipziger und Wiener Waren in eine sehr bedenkliche Konkurrenz. Ein in Galatz unter russischem Schutze stehendes Haus, Sekiary & P. Argenty, beschäftigt sich vorzugsweise mit der Einfuhr und dem Betriebe englischer Erzeugnisse. Es führt sie mit eigenen Schiffen und in großen Mengen von dort ein und versorgt damit die Detailhändler in allen großen Städten. Dieses Haus sendet auch fortwährend die Muster der hier beliebten deutschen Industrieerzeugnisse nach England, um dort, wie schon bemerkt, dieselben nachahmen zu lassen.“ Die englische Konkurrenz mußte um so größerem Erfolge begleitet sein, da die Fabrikanten jenes Landes die Waren bedeutend billiger liefern konnten und schätzt Neugebauer den Minderabsatz von Wiener und Leipziger Waren zugunsten der englischen Produktion auf 6 %. Im Jahre 1841 betrug nach Neugebauer die Einfuhr englischer Produkte in den zwei Hafenstädten Galatz und Braila 600 000 Gulden, 1843 hingegen beinahe das Doppelte, eine Million.

„C'est surtout dans le commerce avec l'Angleterre que l'augmentation se fait sentir“ schrieb Ubicini 1850. „De 1846, époque à laquelle les tables officielles anglaises donnent pour la première fois le detail du mouvement commercial de la Grande-Bretagne avec les principautés, à 1851, cette augmentation atteint presque le double. Ainsi, en 1846, l'Angleterre avait expédié dans les principautés des marchandises

---

[1]) Siehe Neugebauer, Beschreibung der Moldau und Valachei. Breslau 1854.

pour une valeur de 4 870 000 francs, en 1851 ses envois se sont elevés à 7 565 000 frs.“ [1])

Eine strenge statistische vergleichende Untersuchung der englischen Einfuhr zwischen 1830 und 1850 ist leider mangels zuverlässigen Materials nicht möglich, und wir müssen uns daher mit dem obigen deskriptiven Verfahren begnügen.

Der englische Handel hätte sich um noch mehr als dies der Fall gewesen ist, entwickelt und somit der deutschen und österreichischen Produktion noch mehr Wunden geschlagen, wenn die aus England kommenden Schiffe in die Donau hätten einfahren und daselbst die genügend vorhandenen Produkte hätten laden können. Allein die durch Rußlands Einfluß damals bestehenden Verkehrshindernisse der Donaumündungen erlaubten dies nicht und die Engländer mußten sich zur Einfuhr ihrer auf dem Seewege nach den Fürstentümern anlangenden Waren der Schiffe ihrer Kolonien und namentlich derjenigen der ionischen Inseln bedienen, die infolge der sich zeitweilig ansammelnden Sandbänke auch nicht immer ans Ziel gelangen konnten. Gerade diese Tatsache bezeichnet Neugebauer als ein Glück für die deutsche und österreichische Produktion, denn wenn die untere Donau den Engländern zugänglich wäre, dann hätte der englische Handel vielmehr an Ausdehnung gewonnen, da wegen der stets vorhandenen Rückfrachten der englischen Waren um ein Viertel wohlfeiler angeboten werden könnten, als auf dem Leipziger Markt.

Die russische Politik ein Hemmnis für die wirtschaftliche Erschließung der Donauländer. Die Donauschiffahrtsfrage zu Beginn des 19. Jahrhunderts im Bereiche des russischen Einflusses.

Die russische Politik und ihr Einfluß auf den Donauverkehr.

Um die Donauländer sicherer in seine Machtsphäre zu ziehen und seine politischen Eroberungspläne zu verwirklichen, trachtete Rußland seit dem Anfange des 19. Jahrhunderts danach, die Herrschaft des Schwarzen Meeres sowie der Donaumündungen zu erlangen.

Durch den Bukarester Frieden vom Jahre 1812 gelangte Rußland zum Mitbesitz des Chiliarmes[2]), und durch den

[1]) Ubicini, Provinces Roumaines. Paris.

[2]) Siehe den Bukarester Friedensvertrag von 1812 28. Mai in den diesbezüglichen „Acte si Documente privitoare la Istoria Renascerei României“ Bucarest 1888 Bd. 1 pag. 296.

Adrianopeler Frieden vom Jahre 1829 verstand es, sich den zweiten Sulina- und dritten St. Gheorghekanal anzueignen.[1]) Auch sprach sich Rußland das Recht zu, nach Belieben Quarantänestationen zu errichten.

Rußland wurde somit seit den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts zum tatsächlichen Herrscher der unteren Donau. Die Geringfügigkeit seiner wirtschaftlichen Interessen in den

---

Art. IV lautet wie folgt: Le premier article des préliminaires stipule que le Pruth du point ou cette rivière pénètre en Moldavie jusqu'à son confluent avec le Danube, puis à partir de cet endroit, la rive gauche de ce dernier fleuve jusqu'à Kilia et à son embouchure dans la mer Noire, formeront la limite aux deux empires. La navigation restera néamoins commune aux deux parties. Les petits îles du Danube, inhabitées avant le commencement des hostilités et que l'on rencontre à partir d'au de-ca d'Ismail jusqu'à Kilia, echeront de fait à l'empire russe, attendu quelles sont plus près de la rive gauche; toutes fois elles ne seront sous la domination d'aucune des deux puissances et il ne pourra plus y être élévé dorenavant ni fortifications ni remparts d'aucun genre, mais elle demeureront désertes ...... Les navires marchands de l'une et de l'autre puissance auront le droit d'entrer dans les bras de rivière auprès de Kilia librement et d'en sortir aussi que le droit de naviguer sur tout les cours du Danube. Mais les vaisseaux de guerre russe ne pourront remonter le Danube que jusqu'à l'embouchure du Pruth.

[1]) Siehe den Andrianopeler Vertrag vom 14. September 1829 ibid. pag. 318 art. III. „Le Pruth continuera à former la limite des deux empires du point ou cette rivière touche le territoire de la Moldavie jusqu'à son confluent avec le Danube. De cet endroit la ligne des frontières suivra le cours du Danube jusqu'à l'embouchure, de St. Georges, de sorte qu'en laissant toutes les îles formés par les différents bras de ce fleuve en possession de la Russie, la rive droite en restera, comme par le passé à la Porte Ottomane. Il est convenu néamoins, que cette rive droite à partir du point ou le bras de Saint Georges se sépare de celui de Sulina, demeurera inhabitée à la distance de deux heures de ce fleuve, et qu'il ny sera formé d'établissement d'aucune espèce, et que de même sur les îles qui resteront en possessions de la cour de Russie, à l'exeption des quarantaines qui y seront etablies il ne serra permis d'y faire aucun autre etablissement ni fortification. Les bâtiments marchands des deux puissances auront la faculté de naviguer sur le Danube, dans tous son cours et ceux portant le pavillon ottoman pourront entrer librement dans les embouchures de Kilia et Sulina; celle de St. Georges demeurera comune aux pavillons de guerre et marchands des deux puissances contractantes. Mais les vaisseaux de guerre Russes ne pourront, en rémontant le Danube dépasser l'endroit de sa jonction avec le Pruth."

Donauländern führte es freilich dazu, nicht so sehr aus handelspolitischen Gesichtspunkten als vielmehr aus politischen Gründen die Beherrschung der Donaumündungen zu erstreben.

Die Absicht, die Donauländer in seine Machtsphäre zu ziehen, um dadurch leichter seinem Endzwecke, der Eroberung Stambuls näher zu kommen, war ausschlaggebend.

Die russische Politik erweist sich als eine den Kultur- und Welthandelsinteressen zuwiderlaufende.

Eine verdammenswerte, nachlässige, den Verkehr durch diese natürliche Wasserstraße erschwerende Politik, eine Politik, welche den bestehenden internationalen Verträgen[1]) entgegenlief, war die Folge dieser Periode russischer Herrschaft in den Donaumündungen, was freilich der russischen Schwarzmeerküste und deren Hafenstadt Odessa nur förderlich sein konnte, obwohl, wie oben bemerkt, nicht diese Absicht der Hauptzweck jener kulturfeindlichen Politik war. Die Türkei, trotz ihres verwahrlosten Verwaltungswesens, hatte bis dahin im Interesse der Verkehrserleichterung einen 16 Fuß tiefen Kanal an der Sulinamündung im Stande gehalten. Die russische Verwaltung verstand es nicht einmal, diesen Zustand aufrechtzuhalten, sofern seitdem die entsprechenden Arbeiten systematisch eingestellt wurden, so daß 1844 bereits die Tiefe des Kanals bloß 11 Fuß betrug. Im Jahre 1850 fiel sie auf 9 Fuß, um im Jahre 1854 auf 7 Fuß zu sinken[2]).

Riesige angesammelte Sandbänke erschwerten den Verkehr, ja machten ihn sogar unmögtich.

„La communication directe entre l'Allemagne et la Mer Noire“ schrieb Geffken „se trouve ameliorée; en 1853 grâce à quelques travaux executés près d'Alt Moldova par le gouvernement autrichien. La Russie ne manqua pas d'etablir deux ans après une quarantaine à l'embouchure de Sulina, mesure agravée par l'ordre de ne pas purger les marchandises sur place, mais de les emmener à Odessa“.

Im Jahre 1840 wurde ein Vertrag mit Österreich[3]) geschlossen, durch welchen darnach getrachtet wurde, die den Donauverkehr hemmenden Schranken aus dem Wege zu rämen. Rußland verpflichtete sich darin der Schiffahrt keinerlei Hindernisse in den Weg zu stellen.

---

[1]) Siehe Art. 108, 103, 113 des Wiener Kongresses.

[2]) Siehe F. Heinrich Geffken, La Question du Danube pag. 6.

[3]) Siehe diesen Vertrag in Anhang 1.

„La Navigation du Danube, heißt es da, ne sera soumise a aucune entrave ni sujette à un péage quelconque (art. I) la quarantaine ne mettrait dorénavant aucune entrave à la navigation.“

Auch verpflichtete sich Rußland sobald als möglich die Entsandung des Sulinaarmes vorzunehmen und denselben wenigstens auf der Stand ehemaliger türkischer Fürsorge zu bringen. Allein alles war vergebens, denn Rußland machte sich auch hierin des Wortbruches schuldig, indem es nichts von alledem zur Tat werden ließ[1]).

„Un bâtiment Anglais“ schreibt Geffken „en 1853, fut obligé de rester 65 jours à Galatz et d' y payer 820 Piastres de frais. La Russie avait bien promis de ne pas établir de péage mais évidemment à moins d'une malveillance toute particulière on ne saurait qualifier de péage les frais de Quarantaine. Les dépenses de navigation pour un bâtiment de 170 tonnes s'elevaient à 3408.70 Frcs. soit un peu plus de 20 Frcs. la tonne, et quoique la distance de Bosphore à Galatz fût la même que du Bosphore à Odessa le frêt à déstination de Galatz dépassait 22 Frcs. par tonne, celui à destination d'Odessa. La navigation devait donc s'éloigner du Danube.“

Welche Gefahr die Donaumündungen für die Schiffahrt damals bedeuteten ist aus der vorzüglichen Schrift der Kapitäns Spratt und Spencer[2]) genügend ersichtlich. Mit mehr als 150 Tonnen durften auch die kleinsten englischen Schiffe behufs Passierung der Donaumündung nicht geladen werden und mußten die mehr als dieses Gewicht tragenden Schiffe in Sulina oder St. Georg ausgeladen werden und von da abermals geladen, um nach dem Lande geführt zu werden.

Englands Einschreiten zur Beseitigung der aus dem russischen Übergewichte sich ergebenden Hemmnisse des Donauverkehrs. Die geplante Eisenbahnverbindung zwischen der Donau und dem Schwarzen Meere—Constantza—Cernavoda.

Die russische Beherrschung der Donaumündungen veranlaßt England anderweitige Verkehrswege zur Erschließung der Donauländer zu suchen.

Auf dieses gewaltige Hemmnis, welches einer intensiveren Entwickelung des englischen Handels mit den Donauländern

[1]) F. Heinrich Geffken, La question du Danube, Berlin 1883 pag. 7.

[2]) In Dezember last I was informed — schreibt Spratt: upwards of sixty sails of vessels were suddenly caught off the Sulina by a sudden

im Wege lag, wurde man in England schon rechtzeitig aufmerksam, und da die politische Situation, welche diese Hauptverkehrsader der Welt den Händen Rußlands überließe, nicht so leicht zugunsten einer kulturellen Arbeit geändert werden konnte, begann die englische Regierung eifrig an eine anderweitige Lösung dieses, den englischen Handel beeinträchtigenden Umstandes zu denken.

Kanal und Eisenbahnprojekt zur Verbindung der Donau mit dem Schwarzmeerhafen von Kustendje, dem heutigen Constantza.

Die englische Regierung veranlaßte nun die in ihrem Dienste stehenden Kapitän Spencer und Leutnant Co. Biddulph, welche als Regierungsvertreter englischer Interessen im Schwarzen Meere waren, sich der Sache anzunehmen, mit der Weisung baldmöglichst der Regierung praktische Vorschläge zu machen. Diese Vorschläge ließen in der Tat nicht lange auf sich warten, da die genannten Regierungsvertreter schon in den 50er Jahren eine Lösung gaben, indem sie die Verbindung des an dem Schwarzen Meere liegenden Hafens Constantza mit der Donaustadt Cernavoda durch einen eventuellen Eisenbahn- oder Kanalbau in Aussicht nahmen.[1])

---

rising of an N. C. gall which give little reliable barometric warning; and of that sixty only the small draught vessels were enabled to get into the river; the rest all but 3 were lost to the number of nearly thirty. Now almost every vessel is obliged to take in part of its cargo outside of the bar; vessels of 300 tons for example, can only cross with 150 tons in them & the bar at II feet.

Thus, schreibt Spencer, between the selfish policy of Russia on one side, which seeks to ruin the commerce of Austria & Turkey on the Lower Danube, and the weackness of those powers in submitting to her dictation, the poor mariner has no other alternative than to adopt the long and tortuous Sulina channel, which owing to the accumulation of sand of the bar, can only receive vessels of 100 tons burthen. Besides, if he should be fortunate enough to escape being shipwreked on some of the numerous sandlands that obstruct his passage he is almost certain to carry with him the seeds of and intermittent fever that will never leave him. (Spencer: Turkey, Russia tha Black Sea and Circassia, pag. 86.)

[1]) Die Benützung dieser in Aussicht genommenen Handelsstraße wurde eigentlich schon am Anfang der 40er Jahre des 19. Jahrhunderts ernstlich von den Österreichern erwogen. „Cette ligne de communication,“ schreibt I. Jonescu in seiner im Auftrage der türkischen Regierung verfertigten Abhandlung über die landwirtschaftlichen Verhältnisse der Dobrogea „Excursion Agricole dans la plaine de la Dobrogea“, 1850 Constantinople) „entre le Danube et la mer Noire a été l'objet d'etudes

Dieser Plan, dessen kommerzielle Bedeutung von den Österreichern schon im Jahre 1840 erkannt worden war, indem sie auf dieser Strecke in den Jahren 1840—1844 eine Landpost unterhielten, bekam nun von der englischen Regierung die kräftigste moralische Unterstützung, zumal bei der damaligen politischen Konstellation diesem Plan auch eine politisch-strategische Bedeutung gegenüber den damals unter dem Drange nach dem Osten leidenden Russen zugemessen wurde, deren eventueller Sieg die größte Gefahr für den englischen Handel im Orient bedeuten konnte. Die interessierten industriellen Kreise, denen der Plan der englischen Regierung bekannt gegeben wurde, nahmen den Vorschlag mit Begeisterung an und die kapitalistische Welt schenkte dem Gedanken, dem sie bald eine festere technische Durcharbeitung zu Teil werden lassen sollte, schon mit Rücksicht auf die daraus zu erwartenden Gewinne um so größere Beachtung, als die Regierung eventuell eine staatliche Beteiligung behufs Verwirklichung dieses Gedankens in Aussicht stellte. Als erster nahm sich Herr Thomas Wilson „A Gentleman wellknown for his ability and commercial enterprise",[1]) wie ihn Forester nennt, des Gedankens an. Den Kanalplan fand er, vom kaufmännischen Standpunkte der Rentabilität aus betrachtet, für annehmbarer, als denjenigen einer Eisenbahnverbindung. Nach vierjährigem Studium der Frage, zu welchem Zwecke er lange Zeit in Holland verbrachte und nach einer endgültigen technischen Ausarbeitung des Projektes an Ort und Stelle, veröffentlichte er im Jahre 1855 seinen Plan, dem er ein äußerst interessantes Memorandum über die wirtschaftlichen Verhältnisse der Gegend und die damit in Verbindung stehenden finanziellen Fragen beifügte. Auf Grund dieser Arbeit gelang es ihm, eine Gesellschaft zusammenzubringen, die 1856 mit der türkischen Regierung behufs Er-

---

très sérieuses de la part de la Compagnie des bateaux à vapeur autrichiens. Les bateaux à vapeur venant de Vienne dechargaient voyageurs et bagages à Cernavoda et de la les voitures les transportaient à Kustendje ou un autre bateau les embarquaient pour Varna ou Constantinople. Le trajet du Danube à la Mer Noire se faisait avec les voitures de la Compagnie 5 à 6 heures durant et cela a été pratiqué pendant 4 ans 1840—1844" pag. 36.

[1]) Mr. Thomas Wilkinson, The Lowlands of the Danube. Lond. 1855.

langung diesbezüglicher Konzessionen in Verbindung trat. Die englische Regierung nahm sich durch ihren äußerst geschickten Vertreter in Konstantinopel, Lord Stratford de Radcliff, der Sache an. Um sie zu den größtmöglichen Konzessionen willig zu machen, verstand Stratford, der türkischen Regierung die große strategische Bedeutung dieses Planes für die Türkei klarzulegen, mit der gleichzeitigen Bemerkung, daß dieselbe in die Hände der Untertanen eines der Türkei befreundeten Landes komme, welches aus handelspolitischen Rücksichten das größte Interesse an der Erhaltung des Status quo der Türkei hätte. Sultan Mahmuds ähnlicher Gedanke, der bereits 1835 ausgesprochen worden war, wurde nicht minder zur Unterstützung herbeigezogen. Trotz des diplomatischen Widerstandes mancher Länder[1]) — Preußen und Österreich — welche durch die Verwirklichung dieses Gedankens eine Beeinträchtigung ihres Handels in den Donauländern befürchteten, wurde die Konzessionsfrage erledigt. Die Türkei konnte einem Kriegsverbündeten gegen den gemeinsamen Feind unter den gegebenen Verhältnissen nicht das Geringste verweigern; außerdem war sie von der strategischen Tragweite dieser Linie, als einer den türkischen Interessen entsprechenden, vollauf überzeugt.

Allein kaum waren die vorbereitenden Kanalbauprojekte fertig, als sich ein Umschwung zugunsten einer Eisenbahnlinie geltend machte. Das Unternehmen geriet somit ins Stocken. Eine Kommission sollte sich nunmehr an Ort und Stelle begeben, um die Eisenbahnfrage technisch und wirtschaftlich zu studieren. Die englische Regierung hat dem Vorgehen fernere Unterstützung zu Teil werden lassen, indem Lt. Col. Biddulph, ein tüchtiger Kenner der Gegend, zur Verfügung gestellt wurde. Nach einem längeren Aufenthalt an Ort und Stelle und eingehender Bereisung der Donauländer kehrte die Kommission in begeisterter Stimmung ins Land zurück. Das Resultat der Untersuchung war ein äußerst gründlicher Bericht über die wirtschaftliche Produktionskraft der Donauländer und die sich daraus ergebenden Aussichten

---

[1]) Siehe Thomas Forester, The Danube & the Black Sea. Memory on their junction by railway bestween Cernavoda & a free Port at Constantza. London 1857.

einer finanziellen Rentabilität dieser zu bauenden Linie. „The establishement of a safe and commodious port in the black Sea“ heißt es da in den Schlußworten, „at a moderate expense can unquestionably be easely accomplished at Kustendje. But the connection of this port with the Danube et Cernavoda, by a railway, can be made under still more favourable relative circumstances.“ [1])

Die rumänischen, bulgarischen und serbischen wirtschaftlichen und besonders die Handelsverhältnisse wurden nun in der denkbar anregendsten Weise geschildert, wobei die zu bauende Eisenbahnlinie Cernavoda—Constantza nicht bloß als zur Förderung des englischen Handels in diesen Gegenden absolut notwendig und daher erstrebenswert dargestellt, sondern auch als eine äußerst fruchtbringende Kapitalsanlage hingestellt wurde, deren sich die englische Kapitalistenwelt annehmen müsse. Die vorgeschlagenen zu verbindenden Punkte Cernavoda und Küstendje (Constantza) seien vorzüglich zu nennen, da sie nicht nur mit Rücksicht auf den verfolgten Zweck äußerst günstig gelegen, sondern auch die Entfernung zwischen beiden eine geringe sei. Cernavoda könne vermöge seiner geographischen Lage bei einer geeigneten Hafenausstattung zum Mittelpunkt nicht nur des walachischen, sondern auch des moldauischen Getreidehandels werden. Höchst interessant sind die diesbezüglichen Ausführungen des Gordon'schen Rapports, die wir hier in Anmerkung folgen lassen.[2])

---

[1]) Siehe Liddle & Gordon, Report on the proposed Railway between the Danube and the Black Sea and the free port of Kustendje. London 1856.

[2]) The grain trade on the Danube has increased so rapidly since it become untrammelled by the treaty of Andrianople in 1830, that the arrangements under which it is conducted are still of a very rude character.

From the western districts of Wallachia, of which Craiova and Slatina are the foci, it is send by land to Kalafat and down the rivers Schyl and Aluta, in country boats, as well as largely by carts to the Danube where it is transferred to country lighters (Kirlaches) or to barges of the Danube Steam Navigation Company, to be carried to Braila for shipment in sea-going vessels. The grain is either warehoused, or shipped direct from the barges & Kirlaches into the seagoing vessels.

Küstendje (Constantza) wäre vermöge seiner natürlichen Lage der denkbar geeignetste Handelshafen, welcher seinesgleichen im Schwarzen Meere nicht aufzuweisen hätte. Es habe derartige Vorzüge, daß es Odessa bei weitem übertreffe. Die Frachtdifferenz würde bei Benutzung dieser kurzen

---

From de middle district, of which Bucarest is the centre, the grain passes down the Argesh and the Jalomitza rivers and also largely by carts, to the Danube at Islaz, Giurgiu, Calafat, Oltenitza, Jalomitza: a large proportion going westwards towards Calarash and Jalomitza and thence on to Braila, where the grain is warehoused or transhipped directly into sea-going vessels.

From Bulgaria the grain is shipped, even at Rusciuk and Silistra, into small coasting vessels, having been brought to the Danube by carts. The bulk of the grain, however, is carried from the interior to the river in bullok-carts, and is there shipped in smal turkisch kirlaches which take into Macin for transfer into sea-going vessels.

From Moldavia the grain is brought down the Sereth and its tributaries, but the great bulk is brought by carts to Galatz, where it is warehoused, and then transfered to sea-going vessels.

Galatz and Braila are called free ports by their respective gouvernements, but most improperly so; for grain and tallow cannot by imported from Walachia into Galatz, nor from Moldavia into Braila; and the importation of those two articles from any quarter whatever, even for exportation is prohibited. As grain and tallow form nine tenth of the export trade of the Danube it seems somewhat illusory to give the name of frees ports to these places.

The system of trade seems to be for the corn-merchants to employ agents who buy the grain in the country direct from the growers, and to undertake all the risk & perils of bringing into market whether at Braila, Galatz or Macin or even where it is ultimately delivered — at Ports in the Levant or Mediterranean, in England, France or Germany. This system gives rise to innumerable losses, delays and endless wranglings to check the frauds and waste which take place at each transshipment. As already observed, grain, the produce of one province, cannot by brought to another even for shipment, but the vessel must go to the port where the grains lies, in order to receive it.

The merchant residing in one of the towns, generally Galatz, may be shipping grain from the others at the same time, without being able to ascertain the quality or condition of the grain he is shipping at any port but that at which he resides. This mode of conducting the trade is also inconvenient and expensive to shipmasters, who must first call for orders, and may afterwards be sent to any of the other ports.

These few remarks are sufficient to prove the immense advantage that will accrue to trade by the etablishement of a well regulated, commodious free port at Kustendjie, where the grain of all the pro-

Eisenbahnlinie derartig groß sein, daß ihr die beste Zukunft mit genügender Sicherheit prophezeit werden könnte.

Gordon und Liddle versprachen sich, wie aus der in Anmerkung folgenden Wiedergabe des hierauf bezüglichen Passus des Berichtes ersichtlich, allein vom Warenverkehr ein Reingewinn von 22 % des nötigen Anlagekapitals von 300 000 Pfund Sterling. Nicht mindere Bedeutung legte man der Strecke für die Beförderung des Personenverkehrs bei, sofern man vermöge derselben die kürzeste Verbindung zwischen Zentraleuropa und Asien zu verwirklichen hoffte.[1])

---

vinces may be concentrated by easy arrangements much cheaper in the end than those of the rude system at present in use.

The whole grain of Wallachia passes Cernavoda, save that going out by the Jalomitza. But this is only thirty miles lower down the Danube, and there the current of the Danube is not more than three miles per hour, so that a small tug-steamer would suffice to bring the grain from the Jalomitza to Cernavoda at a less expense than if the craft were to go down to Braila for transfer of their cargo there, & then had to work up against the stream for nearly sixty miles.

A system of steam-tugs, few in number, would, it is certain, soon divert the grain trade from Galatz. Indeed, it has been already strenously recommended by persons most experienced in the grain trade of that port, that steam-tugs should be systematically employed to take larges laden with grain down to Sulina, there to be discharged into sea-going vessels, the larges being towed back again to Galatz. Nothing can illustrate this fact: for it is to be remembered that there is no tower accomodation except of the scantiest kind ad Sulina. Now the distance from Galatz to Cernavoda is about the same as to Sulina or Sf. George, and with arrangements which can easely be made, Cernavoda will become, as it were, an entrance to, or wharf for, a great Port at Kustendjie, infinitely surpassing in every advantage for trade any thing that the most sanguine have imagined as capable of being formed at Sulina or St. George.

[1]) Liddle & Gordons Report. pag. 7—10:

The advantages of the arrangements to be made at Cernavoda and at Kustendjie are such, that the traffic descending the Danube, from all points above it, will naturally prefer being discharged at Cernavoda to going 70 miles lower down, as there will be a direct saving in the expense of river craft of about 6 d per quarter.

There will also by economy in sending grain from Galatz direct to Cernavoda as soon as steam tugs can be established for working this traffic against the stream; for the convenience ot the port of Kustendjie will be such, that there will always be immediate despatch for vessels of every class and never any risk of ligtherage or the other incidental but great expenses of the lower Danube navigation be incurred.

Die aus diesem Verkehr entstehenden Vorteile vermögen Gordon und Liddle nicht in feste Ziffern zu fassen.

Was nun den Bau der Strecke an sich betrifft, so ließe sich dieser, vermöge der günstigen Beschaffenheit der Gegend, leicht bewerkstelligen, ein Teil des dazu nötigen Materials

---

Seeing then, that the export of the Danubian Provinces in 1852 was, 1 669 000 quarters, of which upwards of 1 300 000 quarters were from Wallachia and Bulgaria, there seems no room to doubt that as soon as the railway can be opened for traffic and the port to receive ships, the natural development of the traffic will have prepared an amount of about 900 000 quarters for the first years export by the new port viz., 600 000 quarters from Wallachia, 200 000 from Moldavia, 100 000 from Bulgaria and that these quantities will steadily and rapidly increase, There are likewise large quantities of tallow, hides wool, oxen, horses, etc. which would be exported by vessels such as frequent a port like Kustendjie. Again the imports to the Danubian provinces from France and England must rapidly increase; and this traffic will unquestionavly flow in great part through the channels opened by the Danube and Black Sea Railway Company. In coals alone, for the supply of the steam navigation on the Danube and of a district almost devoid of fuel, there will be a great traffic. In heavy goods, colonial produce, earthenware, hardwares, iron, castings, tinplates etc. etc. there must at once arise a traffic of great importance, as the supply will be from France, England & Northern Germany and of course at greatly cheaper rates than now derived from the centre of Europe.

We estimate thise source of traffic at 50.000 tons to commence with. We consider, then, that as soon as the port & railway are open for traffic, we may reckon with certainty on carrying.

From Carnavoda:	150.000 tons
Medgidia or Karasu product of Bulgaria	20.000 „
	170.000 tons

And we may reckon on importing at Kustendje about 50.000 of various articles, to be delivered chiefly at Cernavoda, say 30.000 tons of coals and 20.000 tons of general goods.

At an awerage rate of 12 s. per ton for railway, harbour, and shipping charges, which is certainly a low rate, the receipts would be. 220 000 tons at 12 s. £ 132 000.

And supposing the working expenses to be even 50 % of the whole receipts, which on such a traffic at the above rate is far beyond what need be reckoned, the profits available for dividend would be L. st. 66.000 or 22 per cent on the capital of 300.000 the amount provided for carrying out the proposed works. This estimate, however is exclusive of all passenger traffic and many other sources of traffic which must eventually prove of great value. For instance, we have

sei im Lande zu finden und die rumänische Arbeitskraft sei billig.[1])

Gordon und Liddle veranschlagten die dazu nötigen Kosten auf 300000 Pfund Sterling und zwar 100000 für die Herstellung des Hafens von Constantza und 200000 für die

---

not taken into account the passenger traffic from the Danubian Provinces to Constantinople, and the ports of the Black Sea; and until direct line to Constantinople from Belgrad is carried out. The Danube & the proposed railway afford the shortest and easiest route from the west of Europe to Constantinople. From Viena to Cernavoda it is now only four days by rail and steamers, and this time may be reduced by improving the channels of the Danube from Drenkova to Turnu Severin. The time from Kustendje to Constantinople is under eighteen hours by a good steamer; so that the whole journey from Vienna to Constantinople might be effected with comfort in five or six days. From London and Paris the time would be only eight or nine days Again, the traffic between central Europe and Trebizond, the port of which the great caravan routes from central Asia terminate, cannot but largely swell the amount of goods to be carried, and by the etablishement of a good line of steamers this traffic may soon become of vast importance. The journey down the Danube from Vienna is at present carried on by the Danubian Steam Navigation Company in a most efficient manner. The boats are clean and good, and the service is well performed, the only drawback being the inconvenience of passing tha rapids of the Danube. From Drenkova down to Turnu-Severin a total distance of fifty miles, when the water is law, the large steamers and barges, in which the yare conveyed to Jucre transfered there to large steamers and carried to Orsova, whence they go over land, or in boats and barges to Turnu-Severin where one of the large steamers of the Company is in waiting to carry on the passengers, luggage, etc. to Galatz. If the improvements in this part of the Danube were carried into effect, as might easily be done there is no doubt that an immense trade from the Upper Danube and its tributaries might gradually be opened, not only with the province on the Lower Danube, but also by means of your railway and the harbour of Kustendje, with the East generally; and there is little reason to doubt that the profits to be derived from it will enable you to extend your capital in meeting the requirements of trade to an amount beyond what is now contemplated to expend.

[1]) As regards supply of materials for the construction of the moles in breackwaters abundance of good stones is to be had between Karansee and Hassan there on the line of railway.

There is also abundance to be had at Reb-Rhabla about 30 miles soutwards & were arrangements may conveniently be made for working and shipping it. From information given by Mr. Jaurrier inspector

Eisenbahnlinie sowie für die Hafeneinrichtung in Cernavoda. Auf Grund des Liddle- und Gordonschen Raports bildet sich nun eine englische Gesellschaft. Die englische Kapitalistenwelt zeichnete die im Prospekt erforderten Mittel vollauf, so daß für die in Aussicht genommene Regierungsbeteiligung keine Aktien mehr blieben. —

Ingenieur Barkeley, welcher Liddle und Gordon in die Dobrogea begleitet hatte, wurde nun mit den Plänen und Sektionen der Linien betraut, auf Grund deren die Verhandlungen mit der Türkei bezüglich der Konzessionsfrage eingeleitet werden sollten.

* * *

Die wirtschaftlichen Folgen des Krimkrieges. Regelung des Donauverkehrs sowie der Donaumündungsfrage durch den Pariser Vertrag. Scheitern des Planes einer Eisenbahnverbindung Varna—Rusciuk. Die türkische Konzession für den Ausbau der Linie Cernavoda—Constantza 1860.

Der Krimkrieg vom Jahre 1856 und dessen Einfluß auf die Donauländer. Freierklärung der Donauschiffahrt. Neutralisierung des Schwarzen Meeres. Die europäische Donaukommission zur Wahrung der Welthandelsinteressen an der unteren Donau.

Der Versuch Rußlands, Mitte der 50er Jahren auf dem Wege nach Stambul eine weitere Etappe zurückzulegen, hatte den als Krimkrieg bekannten russisch-türkischen Krieg zur Folge, in welchem Franzosen, Engländer und Italiener an der Seite der Türken gegen die Russen kämpften. Die Ursache dieser Parteinahme der Westmächte für die Türkei war darin zu suchen, daß dieselben rechtzeitig erkannt hatten, welche Gefahr ihnen im Falle eines russischen Sieges in politischer, kultureller, aber namentlich in wirtschaftlicher Hinsicht drohte. Die Erkenntnis dieser Gefahren war es auch, welche dieselben veranlaßte, die durch den Fall Sebastopols entschiedene Niederlage der Russen dazu zu benutzen, um deren Einfluß im Orient zu schwächen. Rußland mußte die Donaumündungen nebst einem Landstrich von Bassarabien, welches Rußland

---

of the French Corps des Ponts and Chaussées, as to the facility of getting labor from Walachia confirmed by Mr. Spitz-Goldstein, an experencied contractor and merchant of the country, as well as from information gathered indirectly in different ways, wages from 10—15 piastres a day will tempt any number of Wallachians who way be required, provided justice be done to them „pag. 23 Liddle & Gordons report.“ —

im Jahre 1813 Rumänien entrissen hatte, wieder an Rumänien abtreten. Die Schiffahrt auf der Donau wurde für frei erklärt, das Schwarze Meer neutralisiert und gemäß Art. 16 sollte eine europäische Donaukommission ins Leben treten, welche dahin arbeiten sollte, die bestehenden Verkehrshindernisse der Donaumündungen zu beseitigen.[1]) Dieses Ereignis ließ in manchen Kreisen die Frage laut werden, ob der Plan der Eisenbahnverbindung des Schwarzen Meeres mit der Donau noch aufrecht zu halten wäre. Eine eingehende Untersuchung der neugewordenen Verhältnisse hatte die Folge, daß die interessierte Kapitalistenwelt an ihrer Rentabilitätsberechnung festhielt und somit die Leistungsfähigkeit des Unternehmens nicht im geringsten als zweifelhaft anzusehen war. Außerdem hatte man zu dem neuen Regime des unteren Donauweges noch nicht das rechte Vertrauen.

In der Zwischenzeit tauchte auch der Gedanke an ein weiteres diesbezügliches Projekt auf. Es war dieses das Projekt eines in französischen Diensten stehenden, zu jener Zeit an der Herstellung verschiedener Landwege in der Dobrogea beschäftigten Ingenieurs Jaurrier, das dahin zielte, die erstrebte Verbindung nicht von Cernavoda nach Constantza, sondern von Rusciuk nach Varna zu unternehmen.

Als unterstützendes Argument seines Projektes gab er die nähere Lage Varnas zu Konstantinopel an. Allein eine eingehende Untersuchung und Berichterstattung Gordon und Liddles über Jaurriers Vorschlag machte das Projekt hinfällig. — „Wir haben die hauptsächlichsten Gründe angegeben," schrieben dieselben hierüber, „weshalb die Eisenbahnlinie nach Küstendje geführt werden muß, das dazu berufen ist, das Zentrum für den gesamten Getreidehandel der beiden Fürstentümer zu werden. Eine Linie von Rusciuk nach Varna kann diesen Handel nicht von seinem bestehenden Wege ablenken, da Rusciuk 80 Meilen vom Abladezentrum

---

[1]) Wir geben im Anhang 2 die diesbezüglichen Artikel des Pariser Vertrages vom Jahre 1856. Eines historischen Interesses halber geben wir im Anhang Nr. 3 den Wortlaut eines im Jahre 1857 zwischen Bayern, Österreich-Ungarn, der Türkei, Württemberg, der Moldau, Walachei und Serbien abgeschlossenen Donauschiffahrtsvertrages, welcher indes wegen der in den Art. 5 und 8 enthaltenen Einschränkungen als dem Pariser Vertrage zuwiderlaufend nicht zum vollständigen Abschluß kam.

des walachischen Getreides in den Donauhafen und 170 Meilen von Galatz, dem Stapelplatze des Getreides der Moldau entfernt ist.

Cernavoda befindet sich nahezu im Mittelpunkte des ganzen Getreidehandels der Donau und die Gesellschaft kann, wie schon erwähnt, durch die Einrichtung eines wenig kostspieligen Remorquerdienstes mit Sicherheit darauf rechnen einen großen Teil des Verkehrs der jetzt stromabwärts bis nach Sulina geht, nach Küstendje und Cernavoda zu ziehen, ein Resultat, das durch die Linie Varna—Rusciuk unmöglich erzielt werden könnte. Nach den Angaben des Herrn Jaurrier würde die Länge einer Eisenbahnlinie Rusciuk—Varna ungefähr 180 Meilen, aber jedenfalls mehr als 175 Meilen betragen. Die Entfernung von Cernavoda nach Constantza beträgt 38½ Meilen, diejenige von Rusciuk nach Cernavoda auf der Donau 106 Meilen, so daß also 136 Meilen sehr kostspieliger Eisenbahnlinie und 106 Meilen Stromfahrt einander gegenüberstehen. Die erreichten Häfen sind in diesen beiden Fällen Küstendje und Varna; man behauptet, daß Varna, das näher zum Bosporus liegt, einen großen Vorteil bietet, der Unterschied in der Entfernung aber beträgt nur 70 Meilen und mit guten Dampfschiffen stellt dies bloß einen Unterschied von wenigen Stunden dar; und für Segelschiffe kommt ein Unterschied von 2 Tagen bei einer Hin- und Rückfahrt aus Frankreich oder England nicht in Betracht. Herr Jaurrier hat Herrn Gordon erklärt, daß ein Kostenvoranschlag für eine Linie Rusciuk—Varna unter Beiseitelassung Schumla's sich auf nahezu 12000 Pfund Sterling für die Meile beläuft. Es wären aller Wahrscheinlichkeit nach zwei Tunnels, der eine von drei und der andere von zwei Kilometer Länge zu erbauen. Die Brücken, Viadukte usw. wären gleichfalls sehr kostspielig. Mit Rücksicht also auf die großen Kosten dieser Linie erscheint es unmöglich, daß sie den Handelsverkehr auf der Donau von Cernavoda ablenken könnte, da dies aber der hauptsächlichste Handelsverkehr der Donauprovinzen ist, so können diese beiden Projekte als zwei voneinander unabhängige kommerzielle Unternehmungen betrachtet werden."

Ablehnung des Eisenbahnprojekts Varna—Rusciuk.

Inzwischen waren die technischen Arbeiten Barkeleys beendigt und die Companie schritt dazu, bei der türkischen Regie-

rung die Kanalkonzession in eine solche für Eisenbahnverbindung umzuwandeln. Der Kapitalist Lewis und Ingenieur Gordon wurden mit den Verhandlungen beauftragt, wobei Sir Stratford, der englische Botschafter in Konstantinopel, sein Bestes zur Unterstützung tat.

Jaurrier's Projekt schien dem türkischen Kabinett einen verlockenden Eindruck hinterlassen zu haben. Die türkische Regierung bemühte sich auf Jaurriers Plan zurückzukommen, da aber den Engländern nicht daran lag, den türkischen strategischen Plänen zu dienen, sondern vielmehr dem Unternehmen recht großen Verdienst zu sichern, hielten sie an ihrem Plane fest. Die Umwandlung der Konzessionen konnte auch diesesmal nur nach harten Kämpfen erreicht werden.

Versuch verschiedener Großmächte, die englische Bahnkonzession zu vereiteln.

Vertreter verschiedener europäischer Länder verstanden, sich in den diesbezüglichen Ministerconseils vertreten zu lassen. In der Tatsache, daß von der Rusciuk—Varna-Linie keine Notiz genommen wurde, und in der Veränderung des ursprünglichen Kanalprojektes in eine Eisenbahnlinie, wollte man die egoistischen Zwecke des englischen Handels sehen. Auf Grund dieser Auffassung der Lage wurde nun kräftig agitiert.[1]) Allein die englische Regierung verstand es, alle Schwierigkeiten zu überwinden.

Sieg der englischen Diplomatie.

Die maßgebendsten Männer, der Großvezier an der Spitze, würdigten die politische Bedeutung der Linie. Juni 1857 lag bereits der Firman behufs Konzessionierung der Eisenbahnlinie Küstendje—(Constantza)—Cernavoda, sowie des Freihafens Küstendje der englischen Companie vor. Worin bestanden nun die erlangten Konzessionen?

[1]) „When it was known“ schrieb der Konstantinopeler Korrespondent der Times am 18. Mai „that the Canal Firman would not be acted on, the news was received by feelings of anything but displeasure by a certain section of the politicians of this city; and their feelings of elation were subsequently further stimulated when it became known that the new railway application was promoted by english interests only. On the other hand the grand vizir and some few others, anxious to develope the prosperity and secure the future defence of the empire, were favourably disposed towards the undertaking. The support of the english Foreign Office was given on the same grounds; and last but not least the British Ambassador recognised and appreciated the advantages which the scheme immediately offered to the well-being of the Empire, and its probable influence on the future.“

Die Bestimmungen der erlangten Eisenbahnkonzession.

Wie aus den diesbezüglichen Aktenstücken, die wir hier beifügen, ersichtlich ist, verpflichtete sich die türkische Regierung der englischen Kompagnie zu deren Baulichkeiten den nötigen Grund und Boden, insoweit es sich um Staatsbesitz handle, kostenfrei zur Verfügung zu stellen, und da, wo es sich um Privateigentum handle, solle die türkische Regierung die Expropriation auf Kosten der Companie vornehmen.

Die kostenfreie Ausschlagung des zu den Gebäuden nötigen Holzes aus den Staatswäldern und Steine aus den Steinbrüchen wurden der Companie zugestanden. Während der ganzen Konzessionszeit wurde das Unternehmen von jedweder Steuer befreit. Das zur Konstruktion der Linie sowie des Hafens nötige Material sollte bei der Einfuhr völlige Zollfreiheit genießen und für 10 Jahre nach der Fertigstellung der Linie sollte die Companie für alle zum Betrieb nötigen Materialien von jedem Zoll befreit sein.

Auch gedachten die Engländer alle den Handel dieser Linie eventuell beeinträchtigenden handelspolitischen Bestimmungen der Türkei aus dem Wege zu räumen. Die auf dieser Eisenbahnlinie geführten Waren sollten auf dem Zollamte der Stationen Cernavoda und Küstendje verzollt werden. Der Transit sollte jedoch von jedem Zoll befreit werden, die aus der Moldau, Wallachei, Serbien, Bulgarien nach Europa transitierenden Waren sollten den bestehenden türkischen Verträgen gemäß behandelt werden. Bezüglich der Tarife behielt sich die Türkei eine formelle Einwirkung vor, auch sollten Tarifveränderungen ohne die Einwilligung der Türkei nicht vorgenommen werden. Außerdem wurde die Gesellschaft verpflichtet, die Staatsdepeschen kostenfrei zu expedieren und gegen eine minimale Entschädigung den Briefverkehr des Reiches zu vermitteln. Das Kriegsmaterial sollte die Companie bloß gegen die Hälfte der geltenden Tarife befördern, während für Truppentransport nicht mehr als ein Drittel des Betrages der dritten Klasse per Kopf genommen werden sollte. Die türkische Regierung verpflichtete sich ihrerseits, keiner anderen Gesellschaft eine Kanal- oder Eisenbahnverbindung nach Constantza innerhalb 30 engl. Meilen von der zu errichtenden Linie zu konzessionieren. Der Hafen sollte der Gesellschaft unentgeltlich in

Pacht gegeben werden mit der Berechtigung, alle nötigen Bauten vorzunehmen; jedoch mit der Beschränkung, alle dort landenden Schiffe, welcher Nationalität sie auch seien, gleichen Taxen zu unterwerfen. Nach Ablauf von 99 Jahren sollte die türkische Regierung in den Besitz des Hafens sowie der Eisenbahnlinie treten, alle vorhandenen Gebäude, Lokomotiven, Waggons und sonstige Materialien sollten jedoch durch eine gemischte Kommission eingeschätzt und von der türkischen Regierung der Gesellschaft bezahlt werden.[1])

Die Arbeiten wurden den Konzessionsbestimmungen gemäß regelmäßig ausgeführt und im Jahre 1860 wurde die Linie dem Verkehr übergeben.

Scheitern der auf die Eisenbahnlinie Cernavoda—Constantza gesetzten Erwartungen Englands. Englische Ein- und Ausfuhr nach den Donauländern vor und nach 1860. Die Tätigkeit der europäischen Donaukommission und ihr Einfluß auf die wirtschaftliche Entwicklung der Donauländer.

Die Entwicklung des englischen Handels nach Rumänien von 1857—1875 unter dem Einfluß der Eisenbahnverbindung Cernavoda—Constantza und der Verbesserungen der Donaumündungen.

Wie sich nun der Verkehr und namentlich die englische Einfuhr seit Eröffnung der Bahn und der Verbesserung des unteren Donauweges gestaltet hat, kann mangels verläßlicher statistischer Daten nicht in genauer Weise nachgewiesen werden. Es ist das um so mehr zu bedauern, da damit die Möglichkeit entfällt, anzugeben, inwieweit die Hoffnungen der Engländer bezüglich der Küstendje—Cernavodabahn sich erfüllt haben, und in welchem Maße dieser neue Verkehrsweg den handelspolitischen Bestrebungen Englands in Wirklichkeit gedient hat.

Leider aber sind die statistischen Ausweise Rumäniens für jene Zeit viel zu spärlich, als daß wir eine eingehende als sehr interessant zu bezeichnende Aufstellung machen könnten. Aus türkischen Quellen können solche statistische Arbeiten überhaupt nicht geschöpft werden, da die türkische Verwaltung, namentlich damals, für Statistik einfach kein Verständnis hatte. Nichtsdestoweniger haben wir für die Periode von 1860—1865 für Rumänien die wertvollen statistischen An-

[1]) Diese zwei Aktenstücke, welche nunmehr als Beitrag zu einer eventuell zu schreibenden „Geschichte der rumänischen Verkehrspolitik“ gehören, geben wir im Anhang Nr. 4 und 5 dieser kleinen Arbeit wieder.

gaben des Nationalökonomen Martian, der seit dem Jahre 1859 in Rumänien ein statistisches Amt eingerichtet hatte und eine besondere Abteilung für Handelsstatistik gründete.[1]) Aus diesen Angaben, die wir in der beifolgenden Tabelle wiedergeben, ist zu entnehmen, daß nach den Arbeiten für die Regulierung der Donaumündungen, welche mit der Eröffnung der Constantza-Cernavoda-Linie zusammenfallen, sowohl in bezug auf die Ausfuhr, als auch auf die Einfuhr eine beträchtliche Erhöhung der entsprechenden Ziffern wahrzunehmen ist.[2])

Ein- und Ausfuhr Rumäniens seit 1858—1875 mit besonderer Berücksichtigung der englischen Beteiligung an der rumänischen Einfuhr.

Jahrgang	Ausfuhr Frcs.	Einfuhr Frcs.	Einfuhr aus England Frcs.
1857	—	40 120 859	—
1858	—	34 191 024	—
1859	—	—	—
1860	116 166 404	62 453 540	9 102 173
1861	101 334 669	66 403 969	—
1862	113 991 624	64 786 611	10 070 638
1863	120 917 009	72 138 951	9 012 624
1864	148 520 669	78 782 062	10 201 976
1865	111 735 599	68 039 115	12 623 189
1866	116 500 363	71 429 266	12 733 036
1867	110 481 120	70 550 112	12 368 679
1868	198 025 684	90 789 519	17 167 217
1869	—	—	—
1870	—	—	—
1871	177 682 782	82 927 228	14 390 820
1872	166 557 104	109 327 780	21 379 422
1873	157 570 732	97 867 167	22 409 611
1874	134 713 818	122 794 114	32 849 683
1875	144 962 079	100 834 169	25 158 227

Was nun speziell die englische Einfuhr nach Rumänien betrifft, so beweisen obige Ziffern, daß seit 1860 Englands Beteiligung im steten Steigen begriffen ist.

Von einem Wertbetrage von 9 Millionen im Jahre 1860 steigt die englische Einfuhr für die Periode 1864—68 auf jährlich 13 Millionen, um dann in der Periode 1871—75 eine durchschnittliche Einfuhrziffer von 23 Millionen zu erreichen.

[1]) Siehe Martian, Analele Statistice 1860—1865. Bukarest 1866.

[2]) Siehe auch C. J. Baicoïano, Geschichte der Rumänischen Zollpolitik seit dem 14. Jahrhundert bis 1874. Stuttgart, Cottascher Verlag.

Freilich wäre es gewagt, die Steigerung der Aus- und Einfuhr, die nach dem Jahre 1860—61 im Vergleich zu den früheren Jahren verzeichnet wird, einzig und allein auf die Bahnlinie Cernavoda—Constantza zurückzuführen. Denn gleichzeitig mit dem Ausbau der genannten Eisenbahnlinie wurde auch die Donaumündung-Regulierungsarbeiten ausgeführt, so daß Dank der Vertiefung der Sulinamündung im Jahre 1861 bereits Schiffe mit einem Tonnengehalt von 2000 Tons bis nach Braila und Galatz fahren konnten, eine Tatsache, die zur Folge hatte, daß diese 2 Donauhandelsstädte, welche den Getreidehandel der Moldau und Wallachei konzentrieren, schon seit jener Zeit den Charakter von Seestädten annehmen konnten.[1])

Die segensreichen Wirkungen der Arbeiten der europäischen Donaukommission für die wirtschaftliche Entwicklung Rumäniens.

[1]) Es dürfte nicht ohne Interesse sein, nähere geschichtliche und statistische Angaben über die segensreiche Tätigkeit der Donaukommission zu geben, die wir dem Berichte dieser Kommission aus dem Jahre 1905, sowie den kürzlich von Herrn D. A. Sturdza der Rumänischen Akademie der Wissenschaften gemachten diesbezüglichen Mitteilungen entnehmen. Art. 16 des Pariser Vertrages lautet folgendermaßen: „Désireuses d'établir sur le bas Danube un état des choses aussi profitable que possible à la navigation, les puissances signataires convinrent de créer une commission composée des réprésentants de chacune d'elles et chargée à designer et à faire executer les travaux nécéssaires depuis Isaccea, pour dégager les embouchures du Danube, ainsi que les parties de la mer y avoisinantes, des sables et autres obstacles qui les obstruent, a fin de mettre cette partie du fleuve dans les meilleurs conditions de navigabilité."

Die hiefür nötigen Kosten sollte die Kommission durch zu entrichtende Gebühren aufbringen, deren Höhe ihrem Gutdünken überlassen wurde. Die Arbeiten wurden bereits 1858 angefangen, konnten aber erst 1861 beendigt werden.

Die Dauer der europäischen Donaukommission wurde im Jahre 1856 nicht begrenzt. Auf der 1866 diesbezüglich abgehaltenen Konferenz wurde die Wirksamkeit der Kommission bis zum 24. April 1871 vorgesehen. Durch den Londoner Vertrag vom 13. März 1871 wurde sie auf weitere 12 Jahre verlängert, und auf der Londoner Konferenz vom 10. März 1883 wurde sie weiter bis 1904 verlängert. Von da ab wurde vereinbart, daß die europäische Donaukommission stets als für 3 Jahre weiter verlängert anzusehen sei, soweit keines der beteiligten europäischen Länder irgendwelchen Einwand zu machen habe.

Auf Grund des Berliner Vertrages wurde Rumänien das Recht zuerkannt, in die Donaukommission aufgenommen zu werden.

„La Commission Européene du Danube" heißt es da, „au sein de laquelle la Roumanie sera représentée, est maintende dans ses

Die Gründe, weswegen die Rentabilität des englischen Unternehmens scheiterte.

Vom Standpunkte der Transportkosten hätte sich die Beförderung der Getreidausfuhr namentlich aus der Walachei via Cernavoda—Constantza recht günstig stellen können.

Martian, welcher dieses englische Unternehmen und seinen Einfluß auf den rumänischen Handel mit großem Interesse verfolgte, teilt uns mit, daß obwohl die Fracht Cernavoda—Constantza sich um 5 Lei pro Tonne billiger als die Donaufracht über Sulina gestaltet, die Cernavoda—Constantzalinie dennoch den rumänischen Handel nicht an sich

---

fonctions et les exercera dorénavant jusqu'à Calatz dans une complète indépendance de l'autorité territoriale."

Wie sah nun im Jahre 1856 die Schiffahrt in den Donaumündungen aus? Hierüber entnehmen wir dem amtlichen Berichte folgende interessante Mitteilungen. „Les navires," heißt es da, „avaient à surmonter de graves et de nombreuses difficultés, presque tous devaient souvent compléter leur chargement, soit le prendre tout entier en rode. Quant survenait le mauvais temps fréquent en ces passages, les alléges ne pouvaient plus se tenir le long du bord de bataux, elles essayaient de se refuger dans le port et beaucoup se perdaient. Les navires eux mémes etaient jetées à la côte. C'est aussi qu'en 1855 un coup de vent de Nord-Est avait jeté à la coté 24 navires à voiles et 60 allèges et que 300 hommes étaient noyées."

Im Jahre 1856 betrug die Tiefe der drei Donaumündungen nicht mehr als 2,74 m für die Sulinamündung, 2,13 m für die St. Georgsmündung und 1,52 m für die Chiliamündung, und die Schiffahrtsbewegung durch die Sulinamündung hatte nicht mehr als 2340 Schiffe mit einem Tonnengehalte von 334 814 t aufzuweisen.

Die Gebühren waren:

für ein Schiff von	90—140	Register-Tonnen	1125 Frs.
„ „ „ „	140—200	„ „	2250 „
„ „ „ „	200—400	„ „	3750 „

Im April 1858 wurden die Sulinamündungsarbeiten angefangen und am 21. Juli 1861 beendet. Der Sulinaarm wurde dadurch auf die Tiefe von 5,18 m gebracht, 1870 wurde der Schiffahrtsweg noch weiter bis auf 5,94 m vertieft, 1871 auf 6,02 m, um im Jahre 1895 dank ununterbrochener Baggerarbeiten die Tiefe von 7,31 m zu erreichen.

Von 1858 bis 1905 hat die europäische Donaukommission 45 480 043 Lei verausgabt, was einer jährlichen Ausgabe von einer Million Frs. gleichkommt. Ein guter Teil dieser Summe steckt aber auch in den für die Verwaltung nötigen Gebäuden, sowie im technischen Material für die Instandhaltung dieses Werkes im Interesse des Welthandels.

Die Folgen dieses segensreichen Unternehmens gehen aus folgenden Daten drastisch hervor.

ziehen könne, da die Ausgaben für die notwendige zweimalige Umladung in Cernavoda und Constantza die Frachtkosten bedeutend verteuere, während andrerseits die unzu-

---

Früher konnten durch die Donaumündungen keine Schiffe von mehr als 200 Register-Tonnen passieren; nach 1861 gestaltet sich das Verhältnis wie folgt:

Zahl der Schiffe		Tonnen	Durchschnittlicher Tonnengehalt
1856	2340	334 813	143
1861	3084	450 770	146
1897	1324	1 397 917	1056
1902	1579	2 302 980	1458
1905	1109	1 756 243	1554

Getreideexport Rumäniens durch die Donaumündung einst und jetzt:

1867	6 693 000	hl
1876	15 972 012	„
1887	23 871 574	„
1897	28 202 172	„
1902	51 017 555	„

Und weiter, wie wären einst die Frachtverhältnisse und wie sind sie heute dank diesen Friedensarbeiten:

1856—1861	61,20	Frs.	per	Tonne	Getreidegewicht
1861—1870	52,50	„	„	„	„
1871—1880	36,95	„	„	„	„
1881—1890	23,32	„	„	„	„
1890—1900	16,25	„	„	„	„
1902	14,59	„	„	„	„
1904	12,88	„	„	„	„
1905	12,60	„	„	„	„

Das Dardanellen- und Bosporus-Problem.

Das sind die glänzenden Ergebnisse dieses großartigen europäischen Friedenswerkes zur Förderung des Welthandels mit den Ländern, die an diesem Riesenstrom Europas liegen, und die geographisch in den Bereich des Schwarzen Meeres fallen. Ist nun dieses Werk als ein anerkennenswertes zu preisen, so haben die letzten Ereignisse im Orient vollauf bewiesen, wie sehr es notwendig ist, dieses Friedenswerk durch die Sicherstellung des Schlüssels — Bosporus und Dardanellen — zu den ins Gebiet des Schwarzen Meeres fallenden Ländern zu vervollständigen. Dadurch, daß der Bosporus, diese seit Jahrhunderten im Mittelpunkt des Weltinteresses stehenden Meerenge, den aus den jeweiligen politischen Erschütterungen sich ergebenden Konsequenzen ausgesetzt war, hat der Schwarzemeerhandel eines sicheren freien Verkehrs entbehren müssen. Die Folgen sind freilich zweischneidige gewesen und mußten sowohl von den am Schwarzen Meer gelegenen Ländern, als auch von jenen getragen werden, die an der Ausfuhr dorthin beteiligt sind; selbstverständlich hat auch die europäische Donaukommission in ihren materiellen Ergebnissen die Folgen empfinden müssen.

längliche Ausstattung der beiden Hafenstädte Cernavoda und Constantza einer normalen Entwickelung des Getreidehandels im Wege stehe.

Diese Feststellung sei für die englische Gesellschaft um so trauriger, als diese Gesellschaft auf den Getreideverkehr große Hoffnungen gesetzt habe. Was den Personenverkehr betrifft, so lehre die Erfahrung des Jahres 1861, daß trotz der vereinbarten Tarife mit der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft sowie mit der österreichischen Eisenbahnverwaltung aus diesem Verkehre nicht mehr als ein Fünftel der jährlichen Betriebskosten gedeckt werden könnten.

Einem auf die zweite Hälfte des Jahres 1861 bezüglichen Berichte ist zu entnehmen, daß die Betriebskosten auf

5 454 £ zu stehen kamen, während die Einnahmen sich bloß auf
2 525 £ beliefen, so daß die Gesellschaft mit einem Defizit von
2 918 £ zu rechnen hatte.[1])

Leider haben wir keine weiteren diesbezüglichen Ziffern für die spätere Periode von 1863 ermitteln können. Aus den Berichten eines Angestellten dieses Unternehmens aus dem Jahre 1870 erfahren wir indes, daß weder die Hoffnungen, die auf den Güterverkehr, noch diejenigen, die auf den Personenverkehr gesetzt wurden, in Erfüllung gingen. Die Gründe hierfür waren technischer, verkehrspolitischer und rein politischer Natur.

Die englische Gesellschaft hatte nämlich auf die Unterstützung der bestehenden österreichisehen Donaudampfschifffahrtsgesellschaft gerechnet, welche damals den ausschließlichen Donauverkehr in Händen hatte. Wirtschaftliche und politische Gesichtspunkte veranlaßten indes die österreichische Donaudampfschiffahrtsgesellschaft von allem Anfang an dem englischen Unternehmen gegenüber eine feindselige Haltung anzunehmen, welche in der Weise zum Ausdrucke kam, daß die englische Gesellschaft weder für die Personen- und noch weniger für die Güterbeförderung die gewünschten tarifarischen Vereinbarungen seitens des den Donauverkehr beherrschenden österreichischen Unternehmens erreichen konnte.

---

[1]) Siehe D. P. Martian in Analele Economice, Jahrg. 1862 pag. 169 und Jahrgang 1861 pag. 130 Drumul de Fer Carnavoda—Constantza.

Und wenn sie auch bezüglich des Personenverkehrs ein gewisses Entgegenkommen bekundete, so weigerte sich die österreichische Gesellschaft bezüglich des Güterverkehrs irgendwelche Zugeständnisse zu machen, weil sie befürchtete, in diesem Falle nicht die ganze Donaustrecke Galatz—Braila ausnützen zu können und in dieser Weise geschädigt zu werden.

Eine weitere Ursache des Mißerfolges war in der Tatsache zu suchen, daß während der fünf Wintermonate infolge des Zufrierens der Donau jedweder namhafte Verkehr eingestellt werden mußte. Man hätte diesbezüglich nur in der Weise Abhilfe schaffen können, daß Cernavoda im weitestgehenden Maße zum Stapelhafen der Donauländer ausgestattet worden wäre.

Die Engländer hatten auch einen diesbezüglichen Entwurf ausgearbeitet, der dahin ging, aus der Donau in das Innere von Cernavoda Kanäle zu ziehen, die rings von Getreidespeichern umgeben sein sollten, um es zu ermöglichen, große Getreidevorräte abzulagern, die dann während der Wintermonate mit der Bahn nach Constantza hätten geschafft werden können; hierdurch wäre natürlich auch eine größere Rentabilität der Eisenbahnlinie Cernavoda-Constantza gesichert worden. Dieses Projekt aber mußte zum Schaden des Unternehmens wegen der großen Kostspieligkeit fallen gelassen werden.

Nicht minder hatte das englische Unternehmen unter der feindseligen Haltung des benachbarten Rumänien zu leiden. Die Dobrogea, in deren Bereich die Linie damals fiel, gehörte der Türkei. Rumänien sah in dem englischen Werke eine große Gefahr für seine beiden Hafenstädte Galatz und Braila und war nach Kräften bemüht, dem englischen Unternehmen entgegen zu wirken, um das Aufblühen seiner beiden Donauhäfen zu sichern, denen durch die Arbeiten der europäischen Donaukommission eine glänzende Zukunft eröffnet wurde.

Überdies waren Galatz und Braila für die Betätigung der rumänischen Getreideausfuhr in dem Ausmaße, als sie sich aus den damaligen noch primitiven landwirtschaftlichen Produktionsverhältnissen der Donauländer ergab, eingerichtet,

während in Cernavoda alle diesbezüglichen Einrichtungen mit großem Aufwand an materiellen Opfern erst zu machen waren.

Einige Exporteure, denen die englische Gesellschaft die weitgehendsten tarifarischen Begünstigungen zuteil werden ließ, in der Hoffnung, dadurch dem ganzen Galatzer und namentlich Brailaer Verkehr an sich zu ziehen, sind allerdings dank dem englischen Unternehmen zu großem Vermögen gelangt. [1]) Die angedeuteten Hemmnisse aber verhinderten es, daß die seitens der Engländer gehegten Erwartungen verwirklicht wurden.

Weitere unüberwindliche Schwierigkeiten entstanden übrigens für das englische Unternehmen nicht nur an der Donauseite, sondern auch jenseits, an der Küste des Schwarzen Meeres.

Die englische Gesellschaft hatte sich vorgenommen den Hafen Constantza auszubauen und ihn durch entsprechende technische Arbeiten dem Güter- und Personenverkehr zugänglich zu machen. Zu diesem Zwecke hatte sich das englische Konsortium durch die türkische Konzession vom Jahre 1857 das Recht zugesichert, von den einlaufenden Schiffen besondere Gebühren einzuheben, aus denen die Mittel für die Ausstattung und Instandhaltung der Hafenarbeiten bezahlt werden sollten.

Rußland, welches indessen in dem Emporkommen dieser bedeutend näher an Konstantinopel gelegenen Hafenstadt am Schwarzen Meere die größte Gefahr für die Entwicklung seines Hafens Odessa erblickte, unternahm es, die Absichten der englischen Gesellschaft betreffend den Ausbau dieses Hafens zu vereiteln. Auf Grund des Adrianopoler Friedensvertrages sowie des Pariser Vertrages vom Jahre 1856 erhob es in Konstantinopel Widerspruch gegen die für den Hafenausbau erteilte Konzession, mit der Begründung, daß nach den Bestimmungen dieser Verträge die Türkei nicht berechtigt sei, irgendwelche Schiffsgebühren in den Häfen des Schwarzen Meeres zu erheben.

Dadurch wurde aber dem englischen Konsortium die Möglichkeit benommen, die finanziellen Mittel aufzubringen, um Constantza zu einer modernen Hafenanlage auszugestalten,

---

[1]) Unter anderen verdankt die Familie Negroponte dieser Begünstigungen die Grundlage ihres heutigen großen Vermögens.

und die diesbezüglichen Absichten der Engländer waren zum Scheitern verurteilt.

Weitere diesbezügliche Verhandlungen führten dazu, daß die türkische Regierung genötigt wurde, die englische Hafenkonzession abzulösen, und in der diesbezüglichen Konvention im Jahre 1870 verpflichtete sich die Türkei, der englischen Gesellschaft die Summe von £ 112 761.— zu zahlen, eine Verpflichtung, der aber die Türkei niemals nachgekommen ist, und die später Rumänien in dem Ankaufspreise der Linie Cernavoda—Constantza hat bezahlen müssen.

Durch die Einverleibung der Dobrogea nach dem russisch-rumänisch-türkischen Krieg wurde die Eisenbahnlinie Cernavoda—Constantza in die rumänische Interessensphäre gebracht.

Diesem Umstande ist es auch zu verdanken, daß die englische Gesellschaft den Gedanken der rumänischen Regierung willkommen hieß, welche nach Einverleibung der Dobrogea infolge des russisch-rumänisch-türkischen Krieges aus politischen Gründen die Absicht äußerte, diese Linie anzukaufen. Die ausgesprochenen wirtschaftlichen und politischen Interessen Rumäniens gaben dabei der englischen Gesellschaft die Gelegenheit, nicht nur das in dieses Unternehmen hineingesteckte Geld herauszubekommen, sondern auch noch einen schönen Verdienst einzuheimsen.

Ankauf der Linie durch den rumänischen Staat im Jahre 1882.

Die 65 km lange Linie wurde in der Tat auf Grund des Ankaufsvertrages vom Jahre 1882 für 16 800 000 Lei an die rumänische Regierung abgetreten, ein Preis, der nach dem Urteile der Kenner ein weit höherer ist, als das in Wirklichkeit angelegte Kapital. Somit endete dieses wirtschaftlich tatsächlich mißglückte Werk englischer handelspolitischer Bestrebungen an der unteren Donau, wenigstens mit einer sehr glücklichen Liquidation für die englischen Kapitalisten.[1])

Einer späteren Zeit ist es beschieden gewesen, diese Linie wieder ins Leben zu rufen und zu derjenigen Bedeutung im Weltverkehr gelangen zu lassen, die ihr als dem kürzesten Weg aus den Ländern des westlichen Kontinents nach dem Orient und nach Asien richtig zuerkannt worden war. Diese Zeit brach erst dann an, als der bereits 1866 ausgesprochene Gedanke Seiner Majestät des Königs Carol I. durch eine Brücke über die Donau Rumänien zum Mittelpunkt des Weltverkehrs nach Indien und dem Orient zu machen, durch

[1]) Siehe im Anhange 6 den Ankaufsvertrag.

den Ausbau der größten Brücke der Welt[1]) im Jahre 1895 verwirklicht wurde.

Dadurch wurde das Schwarze Meer bei Constantza in direkten Anschluß an das kontinentale Eisenbahnnetz gebracht, ein Erfolg, der Rumänien zu einem wichtigen Faktor im Weltverkehr hat werden lassen.

Geschichtlich-statistischer Überblick über die Verkehrsmittel des rumänischen Staates. Straßenbau, Eisenbahn, Fluß- und Seeschiffahrtspolitik seit 1860 bis auf den heutigen Tag. Die Bedeutung der rumänischen Schwarzmeer-Küste und insbesondere des Hafens Constantza für den Welthandel.[2])

Die heutigen Verkehrsmittel Rumäniens.

Es dürfte von Interesse sein, einige Ziffern über die Ausstattung des rumänischen Schwarzmeerhafens Constantza sowie über die verkehrspolitische Entwicklung Rumäniens im Zusammenhange mit der heute gegebenen verkehrspolitischen Konstellation der wichtigsten europäischen Länder zu geben.

Im Jahre 1866, als der Hohenzollernfürst Carol vom rumänischen Volk zum Herrscher berufen wurde, sah es hier verkehrspolitisch nicht gerade verlockend aus, da das Land nicht mehr als 1068 km kümmerlicher Landstraßen aufzuweisen hatte. Diese Landstraßen, sowie die natürliche Donauwasserstraße, welche glücklicherweise das Land auf einer Länge von 800 km durchzieht, waren die einzigen Mittel, über welche dieses 130000 qm umfassende Land verfügte.

Landstraßen einst und jetzt.

Zweierlei Aufgaben drängten sich dem neuen Herrscher auf:

1. Die politische Konsolidierung seines Landes und
2. die Hebung der wirtschaftlichen produktiven Kräfte desselben durch den Bau von Landstraßen und Eisenbahnen.

Im Interesse dieser letzteren Aufgabe wendete der Fürst lange Zeit hindurch seine intensivsten Bemühungen der Verkehrspolitik zu, welche dazu beitragen sollte, die landwirtschaftliche Produktion als die wichtigste Erwerbsquelle des Landes nach Möglichkeit zu heben. Dank seiner eisernen

[1]) Diese Brücke überschreitet die Donau auf einer Länge von 1660 Meter und kostete 35 Millionen Lei.

[2]) Siehe auch C. J. Baicoïano, Politica Noastra Comerciala de la 1830 si pâna in present. Bucuresti 1904.

Energie haben die verkehrspolitischen Einrichtungen Rumäniens einen großartigen Aufschwung genommen. Heute besitzt Rumänien ein Netz von 26990 km Landstraßen.[1])

Das Eisenbahnnetz Rumäniens.

An Eisenbahnen wurde im Jahre 1868 die erste Linie Bukarest—Giurgiu in der Länge von 74 km erbaut, welche berufen war, eine Verbindung zwischen der Hauptstadt und der Donauhafenstadt Giurgiu herzustellen und uns überdies mit der englischerseits auf türkischem Boden im Jahre 1864 fertiggestellten Linie Rusciuk—Varna zu verbinden.

In die Zeit vom Jahre 1870—1880 fallen die Vorarbeiten für die Herstellung des heutigen Eisenbahnnetzes, deren Zustandekommen Fürst Carol sein regstes und unermüdliches Augenmerk entgegenbrachte. Dank seiner Förderung besitzt heute Rumänien ein Eisenbahnnetz von 3186 km, das dem rumänischen Staat 850 Millionen Lei gekostet hat und durch welches das Land mit dem Eisenbahnnetze aller europäischen Länder mittels 5 besonderer Anschlüsse in Verbindung gebracht wurde.

* * *

Donauschiffahrtspolitik Rumäniens.

Hand in Hand mit den Landstraßen- und Eisenbahnbauten ging die Fürsorge für den Wasserweg auf der Donau. Die durch Zuschlagserteilung erworbene Salzlieferung an Serbien in den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts veranlaßte unsere Regierung, die Organisation einer Donauschiffahrt ernstlich in Erwägung zu ziehen. Die Folge davon war, daß 1893 die ersten Ansätze zu einer königlich rumänischen Donauschiffahrtspolitik gemacht wurden. Heute hat die „Navigatiunea Fluviala Romana“ (rumänische Flußschiffahrt) einen ansehnlichen Schiffspark, welcher einen Gesamtwert von über 15 Millionen Lei darstellt.

Für den Personenverkehr hat die rumänische Gesellschaft 11 Dampfer, 2 weitere sind im Baue begriffen und stellen einen Wert von 2300000 dar. An Remorqueuren besitzt die

---

[1]) Dieses Netz besteht aus 3075 km staatlicher Landstraßen; 4126 km Distriktsstraßen; 12447 km Vicinalstraßen und 7338 km Kommunalstraßen.

Gesellschaft mit den 2 im Baue befindlichen 14 Stück mit insgesamt 6680 HP. und einem Werte von 3600000 Lei.

Ferner hat die Gesellschaft 96 Schleppkähne mit einem Tonnengehalte von insgesamt 62000 Tons und einem Werte von 6820000 Lei. Ferner besitzt die „N. F. R.“ 13 Tanks für die Beförderung des Petroleums mit einem Tonnengehalte von 5700 Tons und einem Werte von 800000 Lei.

Diese Schiffahrtsgesellschaft, welche wohleingerichtete Agenturen in Serbien und Bulgarien hat, versieht auch die Verkehrsinteressen dieser genannten Donauländer an der oberen Donau bis Budapest und von da ab auf Grund einer bestehenden Vereinbarung mit der Süddeutschen Donaudampfschiffahrtsgesellschaft bis Regensburg, und an der unteren Donau bis Sulina.

Donauhafenstädte Galatz und Braila.

Dank der Arbeiten der europäischen Donaukommission hat die rumänische Regierung ihr Augenmerk in ganz besonderem Maße der Ausgestaltung der Hafenanlage von Galatz und Braila zuwenden können und daselbst Quaianlagen in der Länge von mehr als 4000 Meter geschaffen.

Um den Getreidehandel der Donauländer nach diesen beiden Häfen zu ziehen, wurden schon im Jahre 1891 Docks angelegt, deren Magazine, die mit Silos versehen sind, je 25000 Tons aufnehmen können. Diese Dockanlagen sind mit beweglichen Elevatoren versehen, mit deren Hilfe das Getreide in den Silos eingespeichert respektive direkt in die Schiffe ausgeschüttet wird. Außerdem wurde Galatz noch mit 2 schwimmenden Docks ausgestattet, in denen im Bedarfsfalle die Reinigung und Reparatur der Dampfer vorgenommen wird. Diese Arbeiten haben Rumänien 30 Millionen Lei gekostet.[1])

* * *

Rumäniens Seeschiffahrtspolitik.

Nach russisch-rumänisch-türkischem Krieg vom Jahre 1877 gelangte Rumänien durch die Einverleibung der Dobrogea in den Besitz eines bedeutenden Küstenstriches am Schwarzen Meere. Durch diesen Besitz, in dessen Bereich auch der

---

[1]) Siehe Anhang 7, 8 und 9, die Pläne unserer Donauhafenstädte Giurgiu, Galatz und Braila.

Hafen Constantza, sowie die von den Engländern 1859 ausgebaute Eisenbahnlinie Cernavoda—Constantza fiel, welche von dem erprobten praktischen Handelsgeist der Engländer als das namhafteste Bindeglied des Mitteleuropäischen Handels mit dem Orient erkannt worden war, erreichte Rumänien eine maritime Stellung, welche berufen war, ihm nicht nur die wirtschaftliche Selbständigkeit zu sichern, sondern auch Constantza zu einem der wichtigen Faktoren des Welthandels zu gestalten.

Dadurch entstanden dem aufstrebenden Königreiche verkehrspolitische Kulturaufgaben, denen sich Rumänien und sein kluger Herrscher König Carol I. mit ganz besonderem Eifer zuwendeten. Man trat an die diesbezüglichen verkehrspolitischen Aufgaben mit um so größerer Wärme heran, als dadurch das Land zum Mittelpunkt für den Handelsverkehr der Kontinentalstaaten mit dem Orient hätte entwickelt werden können.

Der Schwarzmeerhafen von Constantza.

Constantza sollte, wie es schon in den 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts die Engländer richtig prophezeit hatten, zum Endpunkte aller Eisenbahnnetze Mitteleuropas im Verkehre mit dem europäischen Orient und mit Asien werden. Kaum 5 Jahre nach der Einverleibung der Dobrogea faßte das Parlament im Jahre 1883 den Beschluß, die Linie Cernavoda—Constantza mit dem Eisenbahnnetze des Mutterlandes durch einen Brückenbau zu verbinden, um in dieser Weise den Handel der mitteleuropäischen Staaten nach dem Oriente via Constantza zu ziehen. Dieses monumentale Werk, dessen Grundsteinlegung erst 1890 erfolgte, wurde 1895 dem Verkehr übergeben und in dieser Weise wurde Constantza dem Weltverkehr geöffnet.

Seit dieser Zeit wurden dem Lande Rumänien, wie König Carol I. gelegentlich der Eröffnungsfeier erwähnt, „Tür und Tor weit geöffnet zu einer zielbewußten maritimen Politik, deren Aufgabe es sein soll, die rumänische Flagge in die entferntesten Weltteile zu tragen,“ und seither wurde auch rastlos gearbeitet, um Constantza mit allen Mitteln zu einem modernen europäischen Hafen auszustalten. Kein Opfer wurde nach dieser Richtung hin gescheut.

Der frühere schmale, von den Engländern im kleinen

Maßstabe angelegte Damm wurde beseitigt und statt seiner wurden 5 Bassins mit einer Quailanlage von insgesamt 4450 m angelegt, zu denen in allernächster Zukunft weitere 890 m kommen werden. Die Anlage umfaßt eine Fläche von 60 Hektar. Der Hafen verfügt über 70 Liegeplätze für die allergrößten Schiffe, nicht eingerechnet die Liegeplätze für die Manipulation der Petroleumdampfer.

Ein den speziellen Interessen der Hafenanlage dienendes Eisenbahnnetz wurde in jüngster Zeit ausgebaut, und wird dieses Netz demnächst durch die Herstellung einer Hafenbahnstation vervollständigt werden.

Der Hafen ist in 5 große Bassins geteilt, von denen jedes verschiedenen Handelsinteressen dient. Eines dieser Bassins dient der Petroleumausfuhr und kann mit Rücksicht auf die damit verbundene Feuersgefahr jederzeit hermetisch abgeschlossen werden. Für den Petroleumhandel wurden auch eine ganze Anzahl weiterer nützlicher Einrichtungen geschaffen. In einer Entfernung von zwei km vom Petroleumbassin wurden Reservoire angelegt, welche mit einem Pumpen- und Pipelinesystem versehen sind und auf diese Weise das Ein- und Ausladen des Petroleums in die Tanks sehr bequem ermöglichen. Ein zweites Bassin dient ausschließlich dem Holz-, Kohlen- und Steinhandel; ferner gibt es Bassins für den Getreide- und Viehhandel. Es wurden zu diesem Zwecke in den betreffenden Bassins gewaltige Getreidespeicher gebaut, von denen jeder mit 250 Silos versehen ist. Ein jedes dieser Magazine kann 33000 Tons Getreide aufnehmen. Ferner wurden an den Quais Hangare für die Beförderung sonstiger Waren angelegt.

Rumänischer Seeschiffahrtsdienst. — Serviciul Maritim Roman.

Die Hafenarbeiten von Constantza haben dem rumänischen Staat bis auf den heutigen Tag 70 Millionen gekostet. Die letzthin von der Regierung beschlossene Pipelineverbindung der Petroleumreviere mit Constantza wird selbstverständlich für diese Hafenanlage ganz besonders förderlich und dienlich sein.[1])

* *
*

[1]) Siehe im Anhang 10 eine Abbildung unseres heutigen Constantzahafens und ferner C. J. Baicoïano: Monopolul Petroleului in Germania in raport cu interesele politicei noastre petrolifere. Bucuresti 1913.

Dabei allein aber konnte und durfte es nicht bleiben. Rumänien mußte sich auch die Mittel verschaffen, um den Wasserweg auf dem Meere zu betreten. Zu diesem Zwecke wurde 1896 der rumänische Seeschiffahrtsdienst ins Leben gerufen.

Der „Serviciul Maritim Roman“ wurde gleich von Anfang an in zwei Dienstzweige geteilt, von denen der eine den Verkehr nach dem Westen vermitteln und der andere im Dienste der rumänischen wirtschaftlichen Interessen den Verkehr nach dem Orient und nach Ägypten besorgen sollte. Der rumänische Seeschiffahrtsdienst verfügt heute über einen Park von 5 Postschiffen und 7 Ladungsschiffen — von denen 2 im Baue begriffen sind — im Gesamtwerte von 18½ Millionen Lei. Die Postschiffe haben 5—7000 HP. und von den Ladungsschiffen haben die beiden größeren je 1500 HP., die übrigen je 1000 HP. Der Tonnengehalt der Schiffe beträgt insgesamt 32 000 Tons.

Handelsbewegung des Hafens Constantza.

Diese Bemühungen, Constantza zu einem Welthandelsplatze zu gestalten, sind nicht ohne Erfolg geblieben. Dies ist auch aus folgenden Ziffern ersichtlich, welche die Handelsbewegung dieses Hafens in dem Zeitraume von 1904—1912 kennzeichnen.

Jahreszahl	Tonnen
1904	727 706
1905	849 706
1906	953 833
1907	1 015 973
1908	889 734
1909	937 461
1910	1 127 228
1911	1 370 430
1912	1 237 570

Es dürfte von Interesse sein, auch die Entwickelung des über Constantza gehenden Petroleumhandels zu betrachten, über welchen die nachfolgenden Ziffern bemerkenswerte Aufschlüsse geben.[1])

---

[1]) Siehe näheres hierüber C. J. Baicoïano, Monopolul Petroleului in Germania etc.

Petroleumausfuhr aus dem Hafen Constantza.

Quantitäten:

Zeit		Benzin	raff. Petroleum	dis. Petroleum	Rohöl	Total kg
1.—30. April 1912		—	—	—	1 995 113	1 995 113
1.—31. Mai	„	10 836 100	21 008 437	—	13 403 833	45 248 370
1.—30. Juni	„	1 125 011	21 272 751	4 181 221	36 128 317	62 707 300
1.—31. Juli	„	17 673 366	24 845 811	8 770 766	25 903 448	77 193 391
1.—31. Aug.	„	31 318 942	23 569 025	7 702 745	13 820 772	78 411 484
1.—30. Sept.	„	5 441 127	41 714 931	802 110	34 078 118	82 036 286
1.—31. Okt.	„	5 923 115	21 436 626	4 133 612	18 031 333	49 529 686
1.—30. Nov.	„	10 109 409	26 452 158	2 759 512	23 203 868	62 524 947
1.—31. Dez.	„	9 242 378	31 460 689	10 398 673	30 777 568	81 879 308
Total **1. Apr.-31. Dez.**	„	**91 669 448**	**211 760 428**	**40 748 639**	**197 343 370**	**541 520 885**
Total **1. Apr.—31. Dez. 1911**		**81 115 779**	**174 815 019**	**52 581 029**	**159 915 888**	**468 427 715**

Wie man sieht, ist die Ausfuhr von Petroleum aus Constantza im steten Steigen begriffen; von 468 427 000 kg im Jahre 1911 stieg sie im Jahre 1912 auf 541 000 000 kg, was gegenüber dem vorangegangenen Jahre eine Erhöhung von 19 % bedeutet.

* * *

Constantza und Odessa.

Dank der Verbindung durch die Donaubrücke und der glücklichen geographischen Lage Constantzas, das bloß in einer Entfernung von 270 km von Konstantinopel liegt, während für Odessa die Entfernung 630 km beträgt, führt heute der kürzeste Weg aus Mitteleuropa nach Konstantinopel, nach der asiatischen Türkei und nach Ägypten über Rumänien.

Constantza als Endpunkt mitteleuropäischer Eisenbahnrouten nach dem Orient.

Aus folgender kurzer Aufstellung der verschiedenen Linien, die nach Konstantinopel und Ägypten führen, werden wir die große Bedeutung des rumänischen Seedienstes und des Hafens Constantza erkennen. Es führt über Constantza nicht nur der kürzeste Weg nach Konstantinopel, sondern auch der billigste. Stellen wir zunächst den Vergleich zwischen den verschiedenen Eisenbahnrouten zum russischen Schwarzmeerhafen Odessa zu den Konkurrenzhäfen Constantza und Varna an. Wir nehmen zunächst nach Odessa:

Wien—Lemberg—Odessa	1499 km
Paris—Wien—Odessa	2887 „
Paris—Köln—Berlin—Odessa	2813 „

nach Varna:

Wien—Budapest—Orsova—Bukarest—Giurgiu—Rusciuk—Varna	1486	km
Paris—Wien—Budapest—Orsova—Bukarest—Rusciuk—Varna	2888	„

nach Constantza:

Wien—Orsova—Bukarest—Constantza	1390	km
Wien—Predeal—Bukarest—Constantza	1401	„
Wien—Orsova nach Varna	1486	„
Wien—Lemberg nach Odessa	1499	„

Von Paris aus stellt sich die Route vergleichsweise wie folgt dar:

Paris—Wien—Constantza	2775	km
Paris—Wien—Varna	2871	„
Paris—Berlin—Odessa	2813	„
Paris—Wien—Odessa	2887	„

Von Berlin und verschiedenen anderen Punkten Deutschlands stellt sich das Verhältnis folgendermaßen:

Berlin—Lemberg—Buzeu—Cernavoda—Constantza	1834	km
Berlin—Odessa	1737	„
Berlin—Burdujeni—Varna	2228	„
Nürnberg—Constantza	1905	„
Nürnberg—Odessa	2014	„
Frankfurt—Wien—Constantza	2158	„
Frankfurt—Wien—Odessa	2251	„
München—Wien—Constantza	1873	„
München—Wien—Odessa	1966	„
Stuttgart—Wien—Constantza	2173	„
Stuttgart—Wien—Odessa	2206	„
Köln—Wien—Orsova—Constantza	2383	„
Köln—Berlin—Odessa	2333	„

Es geht aus obiger Aufstellung klar hervor, daß man Constantza von Paris und Wien und um in noch höherem Maße aus allen Städten der industriellen Gebiete Deutschlands leichter und rascher erreichen kann, als Odessa und Varna.

Noch günstiger gestaltet sich das Verhältnis, wenn man den Verkehr weiter nach Konstantinopel und Ägypten ins Auge faßt.

Constantza und das mitteleuropäische Produktionsgebiet.

Wir geben anbei eine Aufstellung der Entfernungen von Konstantinopel zu verschiedenen in Betracht kommenden Häfen des Schwarzen Meeres.

Konstantinopel—Varna	270	km
Konstantinopel—Constantza	355	„
Konstantinopel—Sulina	470	„
Konstantinopel—Odessa	638	„

Auf Grund dieser Entfernungen ergeben sich für die großen Routen folgende Kilometerlängen für den Verkehr mit Konstantinopel:

Von Wien

Wien—Bukarest—Varna—Konstantinopel . . .	1756 km
Wien—Bukarest—Constantza—Konstantinopel . .	1745 „
Wien—Lemberg—Odessa—Konstantinopel . . .	2137 „

Von Berlin

Berlin—Lemberg—Buzeu—Cernavoda—Constantza—Konstantinopel	2189 km
Berlin—Oderberg—Predeal—Bukarest—Varna—Konstantinopel	2490 „
Berlin—Lemberg—Odessa—Konstantinopel . .	2375 „

Von München

München—Constantza—Konstantinopel . . .	2228 km
München—Odessa—Konstantinopel	2604 „

Von Paris

Paris—Wien—Bukarest—Varna—Konstantinopel .	3140 km
Paris—Wien—Bukarest—Constantza—Konstantinopel	3120 „
Paris—Köln—Berlin—Lemberg—Odessa . . .	3451 „

Aus den obigen Ziffern geht es klar hervor, daß in Anbetracht der Entfernung zu Wasser nach Konstantinopel und dem weiteren Orient, Constantza derjenige europäische Schwarzmeerhafen ist, welcher für die Relation Wien—Konstantinopel beinahe die nämliche Entfernung wie Varna, dagegen für die übrigen Punkte Zentraleuropas und namentlich für den Deutschlandverkehr die günstigsten Entfernungen aufzuweisen hat.

* * *

Constantza aber kann seit Eröffnung des Suezkanals auch für den Verkehr nach Asien und Australien in Betracht gezogen werden, wie aus der beiliegenden Tabelle, die wir einem interessanten Berichte des Herrn C. von Engelbrechten entnehmen, ersehen werden kann. Diese Tabelle, welche die Entfernung sowie die Fahrzeit zwischen den nachstehend angegebenen Hauptplätzen Europas, darunter auch Constantza und Port-Said ausgibt, erweist diese Behauptung in unwiderleglicher Weise.

	km	Stunden	Seemeilen	Stunden	Zusammen Stunden
1. Von London über					
Brindisi . . .	2215	48	930	80	128
Constantza . .	2027	55	1062	80	135
Neapel	2153	50	1110	90	140
Marseille . . .	1191	27	1591	120	147
Triest	2185	44	1302	108	152
2. Von Berlin über					
Constantza . .	1834	34	1062	80	114
Brindini . . .	2004	48	930	80	128
Neapel	1945	46	1110	90	136
Triest	1288	29	1302	108	137
Marseille . . .	1756	34	1591	147	181
3. Von London über					
Salonichi . . .	2665	66	725	46	112
Konstantinopel .	3027	72	812	50	122
4. Von Berlin über					
Salonichi . . .	2002	50	725	46	96
Konstantinopel .	2364	55	812	50	105

Aus der obenstehenden Tabelle geht hervor, daß von den heute als verwendbar in Betracht kommenden Postrouten diejenige in Constantza für die deutsche Post ihrer Kürze halber als die empfehlenswerteste anzusehen ist; und es ist nicht außer Betracht zu lassen, daß selbst für die englische Post der Unterschied gegenüber Brindisi nur 6 Stunden beträgt, ein Unterschied, der durch eine raschere Fahrt auf den rumänischen Bahnen und Dampfern sicherlich eingeholt werden könnte.

* * *

Aufgaben der rumänischen Verkehrspolitik.

Die Schlußfolgerungen, die sich aus den obigen Tabellen ergeben, sind insofern für uns von großer Bedeutung, als darin die Keime unserer naturgemäß zu entwickelnden Verkehrspolitik zu suchen sind.

Constantza ist, wie dies die Engländer schon längst erkannt haben, vermöge seiner günstigen Lage dazu bestimmt, zum Hauptstapelplatz und Hauptbindeglied der Handelsstraßen der mitteleuropäischen Staaten mit dem europäischen Orient sowie mit Asien und Australien zu werden.

Es erscheint daher als ein höchstes Gebot für eine ziel-

bewußt vorgehende Verkehrspolitik, kein Mittel zu verabsäumen, um mit aller Zähigkeit, Stetigkeit der weiteren Entwicklung Constantzas zu dienen.

Eine nähere Betrachtung der obenangeführten Aufstellung deutet uns auch eine konkretere Aufgabe für unsere zu entwickelnde Verkehrspolitik an. Diese Aufgabe geht aus der nicht zu widerlegenden Erkenntnis hervor, daß zunächst das deutsche Wirtschaftsgebiet mit seiner gewaltigen industriellen Produktion und seinen riesenhaften Einfuhr- und Ausfuhrbedürfnissen in naturgemäßer Weise für die kommerzielle Ausnützung unserer Handelsstraßen in Betracht käme.[1])

Aufgaben der rumänischen Verkehrspolitik.

Eine zielbewußte Verkehrspolitik Rumäniens darf sich dieser Erkenntnisse nicht verschließen und gebietet es Rumänien, dahin zu streben, seine Verkehrspolitik, sowohl für den Wasserweg der Donau als auch für die Eisenbahnen, mit der kolossalen Entfaltung der Produktion und Konsumtion des deutschen Wirtschaftslebens derart in Einklang zu bringen, daß die wirtschaftliche Entwicklung beider Länder die gegenseitige größtmöglichste Förderung erfahre.

Dadurch würden gleichzeitig auch die Ansätze noch innigeren politischen Zusammengehens geschaffen werden, die weder dem mächtigen Deutschen Reiche, dessen Orientinteressen vertrauensvoll durch die rumänischen Handelsstraßen gelenkt werden könnten, noch dem an der Donaumündung und dem schwarzen Meere — dem Bindegliede zweier Weltteile — gelegenen Königreiche Rumänien, zum Schaden gereichen könnten.[2])

* * *

[1]) **Gesamt-Ein- und Ausfuhr Deutschlands.**

Jahr	Import		Export		Transit
	In 1000 t	in Mill. M.	In 1000 t	In Mill. M.	in t
1907	76 637	9 570	51 099	7 442	4 584
1908	66 433	8 305	52 087	7 019	4 800
1909	69 210	9 138	54 793	7 175	4 543
1910	70 735	9 535	60 465	8 079	4 357
1911	75 601	10 387	66 586	8 773	5 865

[2]) Siehe auch die interessante, vom imperialistischen Geist durchdrungene vortreffliche Arbeit des Herrn Dr. K. von Winterstetten, Berlin—Bagdad, Neue Ziele mitteleuropäischer Politik. München 1913.

Neuorganisation der rumänischen Eisenbahnpolitik

Allein die Entfaltung einer diesbezüglichen Verkehrspolitik bedarf, wie die Verhältnisse heute bei uns liegen, einer neuen diesem Zwecke entsprechenden Organisation.

Unsere Eisenbahnverwaltung ist heute viel zu sehr von den erforderlichen technischen Aufgaben und den Angelegenheiten der inneren Verwaltung in Anspruch genommen, um noch an diesbezügliche Probleme mit der nötigen Ruhe und dem nötigen Verständnisse herantreten zu können. Außerdem erfordert eine richtige Einsicht in derartige wirtschaftliche Probleme etwas mehr als rein technische Kenntnisse, weshalb danach getrachtet werden muß, daß eine solche zweckentsprechende Organisation in weit höherem Maße von kaufmännischem Geiste durchdrungen sei, als bei uns die leitenden Politiker zuzugeben geneigt sind.

Technik und Wirtschaft sind eben zwei Begriffe, die sich einander im verständnisvollen Zusammenarbeiten in glücklicher Weise ergänzen, aber nicht ohne Gefahr großen Schadens in ausschließlicher Weise zur Geltung gebracht werden können.

Das vor kurzem ins Leben gerufene Handelsministerium dürfte jedenfalls dazu berufen sein, der nach dieser Richtung hin bei uns noch herrschenden falschen Auffassung entgegenzuarbeiten, und man darf hoffen, daß es ihm gelingen wird, gemeinschaftlich mit der Eisenbahnverwaltung in allernächster Zeit schon die Mittel zu finden, um unserer Verkehrspolitik jene Grundlage zu verschaffen, die es ermöglichen soll, Rumänien zu einer der wichtigsten Stapelplätze des Welthandels zu machen. Nach dieser Richtung hin glauben wir, daß die Unterstellung der Tarifpolitik unseres gesamten Verkehrswesens unter die Leitung des Handelsministeriums für die rumänische Verkehrspolitik nach jeder Richtung hin förderlich sein würde.

Rückblick.

Blicken wir auf die obigen Ausführungen zurück, so ergeben sich für uns interessante wirtschaftsgeschichtliche und höchst bedeutende wirtschaftspolitische Wahrnehmungen.

Wirtschaftsgeschichtliche, insofern wir aus denselben die

Entstehungsgeschichte der ersten Eisenbahnlinie im Orient erfahren, welchem englischen Geiste und englischer Initiative zu verdanken ist.

Bei weitem wertvoller aber ist die wirtschaftspolitische Lehre, die sich aus obiger Darstellung ergibt. In dieser Hinsicht erfahren wir, daß dieses Unternehmen gewichtigen wirtschaftlichen Momenten, die sich aus der Entwicklung des englischen wirtschaftlichen Organismus ergaben, entsprungen ist.

Die industrielle Entwicklung Englands gelangte am Anfang des 19. Jahrhunderts zu einer derartigen Intensität, daß die Frage des Absatzes englischer Fabrikate zu einer Lebensfrage der Industrie wurde, welche seit 1840 den größten Prozentsatz der englischen Bevölkerung bildete.

In richtiger Erwägung der Tragweite der neugewordenen Verhältnisse, griff nun die englische Regierung zur Lösung der sich drängenden Probleme ein. Einerseits billige Nahrungsmittel einzuführen und die Industrieproduktion zu verbilligen und auf diese Weise jedweden Wettbewerb aus dem Felde zu schlagen, andererseits die Erhaltung bestehender und Erschließung neuer Absatzgebiete für die sich steigernde Produktivität wurde das nunmehrige Losungswort der englischen Politik. Kein Opfer sollte hierfür gescheut werden. Die Auswahl der Mittel um dieses Ziel zu erreichen, die wir hier wahrnehmen, kennzeichnet die ausgesprochenste Staatsintervention obwohl die englische Nationalökonomie unter dem Einflusse des Manchestertums, d. h. derjenigen Anschauungsweise stand, welche dem Prinzipe des „laissez faire“, „laissez aller“ huldigte.

Zur Erschließung neuer Absatzgebiete sehen wir die englische Regierung in den 40er Jahren des vorigen Jahrhunderts sich dahin betätigen, daß eine ganze Schar von offiziellen Handelsexperten nach allen Weltteilen entstand und namentlich auf die an Wasserstraßen gelegenen Ländern das Augenmerk gerichtet wurde.

Das Schwarze Meer und seine in unmittelbarer Nähe liegenden Länder, wurden bald als ausgiebige Kornkammern für die Versorgung Englands und gleichzeitig von unberechenbarer Bedeutung für den Absatz englischer Fabrikate erkannt. Da nun die Ausnützung der dazuführenden natürlichen Handels-

straßen der Donau infolge politischer Antagonismen einstweilen nicht erfolgen konnte, kam man auf den Gedanken, unter direktem englischen Einfluß eine eigene ins Herz der Donauländer führende Handelsstraße anzulegen, ein Gedanke, den man nach langen Verhandlungen mit der türkischen Regierung, der damals die Dobrogea gehörte, in der das Schwarze Meer mit der Donau verbindenden Eisenbahnstrecke Küstendje-Cernavoda verwirklichte. Hierbei beschränkte sich die englische Regierung nicht auf diplomatische Unterstützung sondern stellte auch direkte Beteiligung am Aktienkapitale in Aussicht.

Theorie und Praxis der staatlichen Wirtschaftspolitik scheinen sich somit in offenbarem Widerspruche befunden zu haben, weil die Engländer damals wie heute die Theorie nur soweit berücksichtigen, als deren Lehren nicht mit den jeweiligen realen Interessen des Landes im Widerspruche stehen. Abstrakte Wirtschaftspolitik den theoretischen Konsequenzen zu Liebe haben die Engländer nie getrieben und auch diesesmal der freihändlerischen Deduktion halber nicht die Lebensinteressen des riesig angewachsenen englischen Industriestaates aufgeopfert.

Aus den obigen Ausführungen ergibt sich aber für uns eine weitere Lehre bezüglich der Auffassung der praktischen Politik. Diese erschöpft sich danach nicht darin, die formellen Beziehungen der Staaten und Individuen zu regeln und die Macht als Selbstzweck anzustreben, sondern stellt sich in den Dienst der wirtschaftlichen Entwickelung der Nation, indem sie die Hilfsmittel der Gesamtheit da in Tätigkeit treten läßt, wo sich der Initiative des Einzelnen unüberwindliche Hindernisse gegenüber stellen.

* * *

Wenn schließlich, vom praktischen Gesichtspunkte aus betrachtet, das englische Unternehmen damals mißglückte, weil wie wir sahen, im Jahre 1860 hierfür die unerläßlichen Grundlagen fehlten, so beweisen die zunehmende Entwickelung Constantzas und seine Aussichten für die Zukunft, daß der weltbekannte Handelsgeist der Engländer auch in diesem Falle nicht versagt hat.

Anhang.

Vertrag zwischen Rußland und Österreich-Ungarn bezüglich der Donauschiffahrt vom 13. (25.) Juli 1840.

Au nom de la Très-Sainte et Indivisible Trinité.

S. M. l'empereur de toutes les Russies, roi de Pologne, et S. M. l'empereur d'Autriche, roi de Hongrie et de Bohême, animés du désir de faciliter, d'étendre et d'accroître de plus en plus les relations commerciales entre leurs états respectifs, en donnant un plus grand développement à la navigation du Danube, et persuadés qu'ils ne sauraient mieux atteindre ce but qu'en appliquant à ce fleuve les mêmes principes que le congrès de Vienne a établis pour la libre navigation des rivières qui séparent ou traversent différents pays, ont résolu d'un commun accord de régler par une convention spéciale tout ce qui a rapport à cet objet d'un intérêt réciproque. A cet effet, Leurs-dites Majestés ont nommé des plénipotentiaires, savoir S. M. l'empereur de toutes les Russies: le comte Charles-Robert de Nesselrode, son conseiller privé actuel, vice-chancelier, etc. et le comte Michel Woronzow, son général, membre du conseil de l'empire, etc., et S. M. l'empereur d'Autriche le comte Charles-Louis de Ficquelmont, grand'croix de l'ordre royal de St. Etienne de Hongrie, etc., lesquels, après s'être communiqué réciproquement leurs pleinpouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté et signé les articles suivants:

Art. I. — La navigation dans tout le cours du Danube, tant à partir du point où il touche le territoire russe jusqu'à son embouchure dans la Mer Noire, que sur toute l'étendue où il baigne les états de S. M. J. et R. Apostolique, sera entièrement libre, soit en descendant, soit en remontant; elle ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, soumise à aucune entrave, ni sujette à un péage quelconque, et il ne sera payé pour cette navigation, d'autres redevances, que celles qui seront fixées ci-après.

Art. II. — Les navires marchands autrichiens, ainsi que ceux de toute autre nation, ayant le droit de naviguer dans la Mer Noire est qui est en paix avec la Russie, pourront entrer librement dans les embouchures du Danube, le remonter, le descendre et en sortir, sans pour cela être soumis à aucun droit de douane ou de passage, sauf les redevances mentionnées ci-après. De la même manière, les bâtiments marchands russes pourront librement remonter et descendre le Danube sur toute l'étendue où il baigne les états de S. M. Impériale et Royale Apostolique, sans être soumis pour cela à une rétribution quelconque. —

Art. III. — Les navires et bâtiments autrichiens naviguant sur le Danube auront le droit de se faire haler le long du fleuve et sur toute l'étendue des îles de St. Georges, de Léti et de Tchatal, en suivant

les chemins de halage établis par le gouvernement impérial de Russie sur l'une ou l'autre rive, selon l'exigence des précautions sanitaires, adoptées conformément aux règles de quarantaine, la surveillance qu'elles imposent ne devant d'ailleurs mettre aucune entrave à la navigation. Pour ce qui concerne plus particulièrement le halage le long du quai de la ville de Réni, les deux parties contractantes rechercheront en commun les moyens à adopter pour rendre ce halage praticable, sans compromettre le maintien des règlements sanitaires et l'état de libre pratique de la ville de Réni.

Art. IV. — Les navires autrichiens ne seront assujettis à aucune visite, ni à leur entrée dans l'embouchure du Danube, ni à leur sortie. Ils ne pourront, à leur entrée dans l'embouchure de Soulina, être arrêtés que le temps nécessaire pour que l'officier du bâtiment de garde puisse se faire exhiber les papiers de bord. Dès qu'ils auront rempli cette formalité et satisfait aux règlements sanitaires, il leur sera permis de continuer leur route, sans qu'ils puissent être retenus davantage dans cet endroit. Les mêmes facilités seront accordées aux navires et bâtiments russes naviguant dans la partie du Danube qui traverse ou baigne les états de S. M. J. et R. Apostolique.

Art. V. — Le gouvernement impérial de Russie s'engage à faire commencer le plus tôt possible les travaux nécessaires pour arrêter les progrès de l'ensablement de l'embouchure de Soulina et pour rendre cette passe praticable, de telle sorte qu'elle ne puisse plus opposer aucun obstacle à la navigation. Ces travaux seront repris et poursuivis toutes les fois qu'ils seront jugés nécessaires et que la saison et le temps le permettront, afin d'empêcher un nouvel ensablement de ladite embouchure de Soulina.

Art. VI. — Le gouvernement impérial de Russie s'engage de plus à faire construire dans le plus bref délai possible un phare sur l'emplacement le plus convenable à l'embouchure de Soulina et à y faire établir un fanal d'après les meilleurs principes suivis aujourd'hui, avec de forts réflecteurs. Ce fanal sera allumé régulièrement au 1[er] mars n. st. de chaque année et il fonctionnera jusqu'au mois de décembre.

Art. VII. — Pour contribuer aux frais des travaux de curage et d'entretien stipulés à l'article V, ainsi qu'à ceux que nécessiteront la construction et l'entretien du fanal, établi également dans l'intérêt commun de la navigation des deux empires, les navires autrichiens passant par l'embouchure de Soulina, chargés ou sur lest, paieront en une seule fois, pour l'entrée et la sortie, les droits stipulés ci-après d'une manière fixe et invariable, savoir: pour frais de curage, les bâtiments à trois mâts, trois piastres d'Espagne ou talaris; les bâtiments à vapeur sans distinction, trois piastres d'Espagne ou talaris; comme droit de fanal, tous les bâtiments autrichiens, sans distinction de grandeur et de tonnage, paieront un talari ou piastre d'Espagne. L'une et l'autre redevance ne seront perçues qu'à la sortie des bâtiments de l'embouchure du Danube, et non à leur entrée, afin que les navires n'y soient point arrêtés et qu'ils puissent profiter du vent favorable pour remonter le fleuve sans perte de temps. Le prelèvement des droits pour le curage aura lieu à dater de l'époque où les travaux en seront commencés. Cependant, tout navire autrichien qui, à dater de l'année 1842, serait dans la nécessité d'employer des allèges pour entrer dans le Danube ou pour en sortir, serait par ce fait même affranchi du droit pour le curage. Le droit pour le fanal sera payé dès le moment qu'il sera allumé.

Art. VIII. — Pour faciliter encore davantage les relations commerciales entre les pays situés le long du Danube et les ports russes de la Mer Noire, le gouvernement impérial de Russie consent à assimiler la navigation à vapeur autrichienne du Danube, sous le rapport des

précautions sanitaires, à celle de la Mer Noire par les Dardanelles, en admettant que les marchandises expédiées de Vienne ou de la Hongrie par le Danube à bord des pyroscaphes autrichiens soient traitées à Odessa ou dans les autres ports russes à l'instar de celles arrivant de Trieste, de Livourne et d'autres ports de la Méditerranée, toutes les fois que ces marchandises et les paquets ou ballots qui les renferment seront munis du sceau de l'ambassade de Russie à Vienne ou de celui du consulat de Russie à Orsova.

Art. IX. — Les deux hautes parties contractantes, en reconnaissant ainsi comme permanent le maintien du principe de la libre navigation du Danube, sont convenues que les stipulations de la présente convention resteront en vigueur et auront leur plein et entier effet pendant l'epoque de dix ans, à compter du jour de l'échange des ratifications.

Art. X. — La présente convention sera ratifiée et les ratifications seront échangées à St. Pétersbourg dans deux mois, ou plus tôt, si faire se peut. En foi de quoi, etc.

Fait à St.-Pétersbourg, le 13 (25) juillet 1840.

(L. S.) Charles comte de Nesselrode.

(L. S.) Le comte de Ficquelmont.

(L. S.) C. M. Woronzow.

Ratifiée à Péterhoff, le 25 juillet 1840. —

Anhang Nr. 2.

Traité général de paix entre l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse, la Russie, la Sardaigne et la Porte Ottomane, signé à Paris, le 30 mars 1856.*)

Dispositions relative à la navigation sur le Danube et sur la Mer Noire.

Art. X. — La Convention du treize juillet mil huit cent quarante et un, qui maintient l'antique règle de l'Empire Ottoman relative à la clôture des Détroits du Bosphore et des Dardanelles, a été revisée d'un commun acord. *Clôture des détroits.*

L'Acte, conclu à cet effet et conformément à ce principe entre les Hautes Parties Contractantes, est et demeure annexé au présent Traité, et aura même force et valeur que s'il en faisait partie intégrante.

Art. XI. — La Mer Noire est neutralisée: ouverts à la marine marchande de toutes les nations, ses eaux et ses ports sont formellement et à perpétuité interdits au pavillon de guerre, soit des Puissances riveraines, soit de toute autre Puissance, sauf les exceptions mentionnées aux Articles XIV et XIX du présent Traité. *Neutralisation de la Mer Noire.*

Art. XII. — Libre de tout entrave, le commerce dans les ports et dans les eaux de la Mer Noire ne sera assujetti qu'à des règlements de santé, de douane, de police, conçus dans un esprit favorable au développement des transactions commerciales. *Commerce.*

Pour donner aux intérêts commerciaux et maritimes de toutes les nations la sécurité désirable, la Russie et la Sublime Porte admettront des Consuls dans leurs ports situés sur le littoral de la Mer Noire, conformément aux principes du droit international.

Art. XIII. — La Mer Noire étant neutralisée, aux termes de l'Article XI, le maintien ou l'établissement sur son littoral d'arsenaux militaires-maritimes devient sans nécessité comme sans objet; en conséquence, Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies et Sa Majesté Impériale le Sultan s'engagent à n'élever et à ne conserver, sur ce littoral, aucun arsenal militaire-maritime. — *Arsenaux.*

Art. XIV. — Leurs Majestés l'Empereur de toutes les Russies et le Sultan ayant conclu une Convention à l'effet de déterminer la force et le nombre des bâtiments légers, nécessaires au service de leurs côtes, qu'elles se réservent d'entretenir dans la Mer Noire, cette Convention est annexée au présent Traité, et aura même force et valeur que si elle en faisait partie intégrante. Elle ne pourra être ni annulée ni modifiée sans l'assentiment des Puissances signataires du présent Traité. *Bâtiments légers.*

Art. XV. — L'Acte du Congrès de Vienne ayant établi les principes destinés à régler la navigation des fleuves qui séparent ou traversent plusieurs États, les Puissances Contractantes stipulent entre elles qu'à l'avenir ces principes seront également appliqués au Danube et à ses embouchures. Elles déclarent que cette disposition fait, désormais, partie du droit public de l'Europe, et la prennent sous leur garantie. *Navigation du Danube.*

---

*) Les ratifications ont été échangées à Paris, le 27. avril 1856.

La navigation du Danube ne pourra être assujettie à aucune entrave ni redevance qui ne serait pas expressément prévue par les stipulations contenues dans les Articles suivants. En conséquence, il ne sera perçu aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du du fleuve, ni aucun droit sur les marchandises qui se trouvent à bord des navires. Les règlements de police et de quarantaine à établir, pour la sûreté des États séparés ou traversés par ce fleuve, seront conçs de manière à favoriser, autant que faire se pourra, la circulation des navires. Sauf ces règlements, il ne sera apporté aucum obstacle, quelqu'il soit, à la libre navigation.

Commission européenne.

Art. XVI. — Dans le but de réaliser les dispositions de l'Article précédent, une Commission dans laquelle la Grande-Bretagne, la France, l'Autriche, la Prusse, la Russie, la Sardaigne et la Turquie seront, chacune, représentées par un Déléqué, sera chargée de désigner et de faire exécuter les travaux nécessaires, depuis Isatcha, pour dégager les embouchures du Danube, ainsi que les parties de la mer y avoisinantes, des sables et autres obstacles qui les obstruent, afin de mettre cette partie du fleuve et les dites parties de la mer dans les meilleures conditions possibles de navigabilité.

Pour couvrir les frais de ces travaux, ainsi que des établissements ayant pour objet d'assurer et de faciliter la navigation aux bouches du Danube, des droits fixes, d'un taux convenable, arrêtés par la Commission à la majorité des voix, pourront être prélevés, à la condition expresse que, sous ce rapport comme sous tous les autres, les pavillons de toutes les nations seront traités sur le pied d'une parfaite égalité.

Commission riveraine.

Art. XVII. — Une Commission sera établie et se composera des Délégués de l'Autriche, de la Bavière, de la Sublime Porte et du Wurtemberg (un pour chacune de ces Puissances), auxquels se réuniront les Commissaires des trois Principautés Danubiennes, dont la nomination aura été approuvée par la Porte. Cette commission, qui sera permanente, 1, élaborera les règlements de navigation et de police fluviale; 2, fera disparaître les entraves, de quelque nature qu'elles puissent être, qui s'opposent encore à l'application au Danube des dispositions du Traité de Vienne; 3, ordonnera et fera exécuter les travaux nécessaires sur tout le parcours du fleuve; et 4, veillera, après la dissolution de la Commission Européenne, au maintien de la navigabilité des embouchures du Danube et des parties de la mer y avoisinantes.

Suite.

Art. XVIII. — Il est entendu que la Commission Européenne aura rempli sa tâche, et que la Commission Riveraine aura terminé les travaux désignés dans l'Article précédent sous les No. 1 et 2, dans l'espace de deux ans. Les Puissances signataires réunies en conférence, informées de ce fait, prononceront, après en avoir pris acte, la dissolution de la Commission Européenne; et, dès lors, la Commission Riveraine permanente jouira des mêmes pouvoirs que ceux dont la Commission Européenne aura été investie jusqu'alors.

Bâtiments aux embouchures du Danube.

Art. XIX. — Afin d'assurer l'exécution des règlements qui auront été arrêtés d'un commun accord, d'après les principes ci-dessus énoncés, chacune des Puissances Contractantes aura le droit de faire stationer, en tout temps, deux bâtiments légers aux embouchures du Danube.

Bessarabie.

Art. XX. — En échange des villes, ports et territoires énumérés dans l'Article IV du présent Traité, et pour mieux assurer la liberté de la navigation du Danube, Sa Majesté l'Empereur de toutes le Russies consent à la rectification de sa frontière en Bessarabie.

La nouvelle frontière partira de la Mere Noire, à un kilomètre à l'est du Lac Bourna-Sola, rejoindra perpendiculairement la route

d'Akerman, suivra cette route jusqu'au val de Trajan, passera au sud de Bolgrad, remontera le long de la rivière de Yalpuck jusqu'à la hauteur de Saratsika, et ira aboutir à Katamori sur le Pruth. En amont de ce point, l'ancienne frontière, entre les deux Empires, ne subira aucune modification.

Des Délégués des Puissances Contractantes fixeront, dans ses détails, le tracé de la nouvelle frontière.

Art. XXI. — Le territoire cédé par la Russie sera annexé à la Principauté de Moldavie sous la suzeraineté de la Sublime Porte. Suite.

Les habitants de ce territoire jouiront des droits et privilèges assurés aux Principautés; et, pendant l'espace de trois années, il leur sera permis de transporter ailleurs leur domicile, en disposant librement de leurs propriétés. —

Anhang Nr. 3.

Acte de navigation du Danube conclu entre l'Autriche, la Bavière, la Porte-Ottomane, le Wurtemberg, la Moldavie, le Valachie et la Serbie, à Vienne, le 7 novembre 1857.*)

Le traité de Paris du 30 mars 1856, ayant arrêté que les principes établis par l'acte du congrès de Vienne, en matière de navigation fluviale, fussent également appliqués au Danube et stipulé qu'une Commission, composée des Délégués des Puissances riveraines: l'Autriche, la Bavière, la Turquie et le Wurtemberg, auxquels se réuniraient les Commissaires des trois Principautés danubiennes dont la nomination aurait été approuvée par la Sublime Porte, fût instituée dans le but de régler en conséquence la navigation du dit fleuve,

ont nommé, à cet effet, pour leurs Délégués:

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche:

le Sieur François Serafin de Blumfeld, commandeur de l'ordre royal néerlandais de la couronne de chêne avec l'étoile, chevalier de l'ordre impérial russe de Saint Wladimir quatrième classe, son conseiller ministériel au ministère du commerce, de l'industrie et des travaux publics;

Sa Majesté le Roi de Bavière:

le Sieur François Sebastien de Daxenberger, chevalier de l'ordre royal bavarois de la couronne et du Saint Michel, commandeur de l'ordre impérial de François Josef d'Autriche, commandeur de première classe de l'ordre royal et distingué de Charles III d'Espagne, chevalier de l'ordre royal de l'aigle rouge de Prusse quatrième classe, officier de l'ordre royal de Gréce, etc., son conseiller ministériel au ministère de la maison royale et des affaires étrangères;

Sa Majesté l'Empereur des Ottomans:

le Sieur Garabed Artin Davoud-Oghlou, décoré de Medjidyé de quatrième classe, chevalier de l'ordre royal de l'aigle rouge de Prusse troisième classe, de l'ordre royal néerlandais de la couronne de chêne, de l'ordre royal de la croix du Christ de Portugal, etc., son consul général;

Sa Majesté le Roi du Wurtemberg:

le Sieur Adolfe Müller, commandeur de l'ordre impérial de François Josef d'Autriche, son conseiller au ministére de l'intérieur;

et pour leurs Commissaires avec approbation de la Sublime Porte:

Son Excellence le Prince Nicolaus Konaky-Vogorides, Caimacam de Moldavie:

le Sieur Postelnik Dr. Louis Steege, chevalier de l'ordre impérial russe de Sainte Anne troisième classe;

Son Altesse le Prince Alexandre Karageorgievitch, Prince de Serbie:

le Sieur Philipp Christitch, docteur en droit, son senateur;

---

*) Les ratifications ont été échangées à Vienne, le 9 janvier 1858.

Son Altesse le Prince Alexandre D. Ghika, Caimacam de Valachie: le Sieur Comte Nicolas Rossetti.

Les Délégués susmentionnés, auxquels les trois Commissaires se sont réunis, s'étant constitués en Commission riveraine aprés avoir échangé leurs pleinspouvoirs trouvés en bonne et due forme, et se trouvant appelés à remplir avant tout la tâche qui est dévolue à cette Commission par la teneur de l'article XVII Nr. 1 et 2 du traité susmentionné, sont convenus â cet égard des dispositions suivantes:

Art. 1. — La navigation du Danube, depuis l'endroit où ce fleuve devient navigable jusque dans la Mer-Noire, et depuis la Mer-Noire jusq'au dit endroit, sera entièrement libre sous le rapport du commerce, tant pour le transport des marchandises que pour celui des voyageurs, en se conformant toutefois aux dispositions du présent acte de navigation ainsi qu'aux règlements de police fluviale.

Art. 2. — Tous les privilèges exclusifs de navigation sur le Danube, ainsi que toutes les faveurs spéciales de même nature, accordées jusqu'ici soit à des sociétés ou corporations quelconques, soit à des particuliers, sont entièrement abolis par le présent acte, et de pareils privilèges ou faveurs ne pourront désormais être concédés à qui que soit.

Les présentes dispositions ne sont cependant pas applicables aux bacs ou autres appareils destinés aux transports entre deux rives opposées du fleuve. Il appartient aux autorités riveraines de prendre, sous ce rapport, les mesures qu'elles jugeront nécessaires.

Art. 3. — Tous les droites forcés: d'étape, de dépôt, de rompre charge, de premier achat et autres de même nature, qui peuvent avoir existé sur le Danube, sont dès à présent abolis à tout jamais. En conséquence, nul conducteur de bâtiment ne pourra être contraint à l'avenir pour un tel motif, d'aborder, de décharger ou de transborder dans aucun port de ce fleuve, ni de s'arrêter malgré lui un certain temps dans un endroit quelconque.

Art. 4. — Relativement au droit postal, le transport des lettres et des produits de la presse périodique sera soumis, dans chaque pays riverain, aux prescriptions qui y sont établies.

Tout autre paquet ou ballot, quelque soit son poids et son volume, n'est point soumis sur le Danube à la réserve postale.

Art. 5. — L'exercice de la navigation de la pleine mer à chacun des ports du Danube, et de chacun de ces ports à la pleine mer, est libre pour les bâtiments de toutes les nations.

En conséquence, les dits bâtiments pourront toucher à tous les ports situés dans la direction de tels voyages, débarquer en partie ou en totalité les marchandises et les voyageurs qu'ils transportent de la mer, et prendre des marchandises et des voyageurs en destination de la mer.

Dans l'exercice de cette navigation, tous les bâtiments seront traités, sous tous les rapports, sur le pied d'une parfaite égalité.

Art. 6. — Pour les bâtiments qui viennent de la pleine mer ou y retournent, les papiers de bord, dont ils doivent être munis pour la navigation maritime, leur serviront aussi d'actes de légitimation pendant leurs voyages sur le Danube.

Les conducteurs de ces bâtiments seront tenus d'exhiber leurs papiers de bord à la demande des autorités fluviales chargées de la surveillance de la navigation danubienne.

Art. 7. — Les bâtiments qui proviennent d'une voie navigable communiquant indirectement avec le Danube, ou qui y retournent, seront également traités d'après les principes contenus dans les articles 5 et 6.

Art. 8. — L'exercice de la navigation fluviale proprement dite, entre les ports du Danube, sans entrer eu pleine mer, est réservé aux bâtiments des pays riverains de ce fleuve.

Tous les bâtiments de cette catégorie, étant légitimés conformément à la teneur des articles suivans, ont le droit d'exercer la navigation fluviale du Danube sur le pied d'une parfaite égalité. En conséquence, ils pourront transporter des marchandises et des voyageurs entre tous les ports des pays riverains sans exception aucune. Toutefois, dans l'exercice de la navigation intérieure de ce fleuve, entre les ports d'un seul et même pays riverain, ils seront, ainsi que leurs conducteurs, assujettis aux mêmes conditions que les nationaux.

Art. 9. — Il est permis à chaque entrepreneur de navigation, appartenant à l'un des pays riverains, de placer dans le territoire d'un autre, sur les bords du fleuve, des agens de navigation, d'y disposer les bureaux et établissements nécessaires à l'entreprise, comme aussi d'utiliser les établissements publics, tels que lieux de débarquement, quais, etc., sur le même pied que les indigènes. La publication de tarifs pour la navigation ne sera point empêchée.

Quant à la possession des constructions destinées au but susmentionné, on se conformera aux lois qui régissent la propriété immobilière dans les états de chacune des parties contractantes.

Art. 10. — Tous les avantages concédés dans un pays riverain aux bâtiments d'une nation quelconque, sous le rapport de la navigation du Danube, seront également concédés aux bâtiments de tous les riverains.

Art. 11. — Pour qu'un bâtiment soit reconnu comme appartenant à un des pays riverains et, en conséquence, admis à l'exercice navigation fluviale indistinctement entre tous les ports du Danube, en conformité de l'article 8, il doit être la propriété soit d'un sujet du pays riverain respectif, soit d'une compagnie ou société d'actionnaires assujetties aux lois de ce même pays et dans lequel la société ou compagnie aurait son siège; il doit, de plus, être muni de la patente prescrite à l'article 14 et soumis à la direction spéciale d'un conducteur, légitimé par la patente prescrite à l'article 16. Ce conducteur est en première ligne responsable de la stricte observation des dispositions contenues dans le présent acte de navigation et dans les règlements de police fluviale.

La patente du navire ainsi que celle du conducteur, doivent être exhibées à la demande des autorités fluviales chargés de la surveillance de la navigation danubienne.

Les bâtiments construits de manière a ne servir qu' à un seul voyage en aval du fleuve, sont exempts de la patente de navire, et assimilés, sous ce rapport, aux radeaux.

Les bateaux qui ne transportent que des produits en destination des marchés voisins, sont exempts et de la patente de navire et de celle de conducteur.

Art. 12. — La faculté d'accorder ou de refuser à un entrepreneur particulier, ou à une compagnie ou société d'actionnaires, l'autorisation nécessaire pour l'exercice de la navigation fluviale, ainsi que celle d'en établir les conditions, sont exclusivement réservées à celui des pays riverains auquel l'entrepreneur appartient comme sujet ou dans lequel la compagnie ou la société a son siège.

Les gouvernements des pays riverains s'engagent, toutefois, à prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que les personnes ou les compagnies auxquelles ils accordent l'autorisation d'exercer la navigation fluviale entre leurs ports et ceux des autres pays riverains, présentent les garanties nécessaires pour l'observation stricte de toutes les stipulations des règlements de navigation et de police fluviale. —

Art. 13. — L'autorisation mentionnée dans l'article précédent pour l'exercice de la navigation fluviale à vapeur, sera accordée par le gouvernement du pays riverain respectif dans la forme d'une concession spéciale pour ce genre de navigation.

Cette concession devra précéder l'expédition de la patente prescrite à l'article 14 pour chaque bateau à vapeur appartenant à l'entreprise dont il s'agit. Dans chacune de ces patentes, la concession accordée à l'entreprise doit être expressément mentionnée.

Art. 14. — La patente exigée pour qu'un bâtiment soit reconnu apte à la navigation fluviale sur le Danube, sera délivrée par les autorités compétentes du pays riverain auquel il appartient, suivant la formule ci-annexée sub lit A, après qu'un examen technique aura procuré à ces autorités la conviction que ledit bâtiment possède les qualités nécessaires pour cette navigation.

Art. 15. — La patente du bâtiment perd sa validité du moment où le bâtiment cesse d'appartenir à un des sujets du pays riverain dont elle émane, ou à une compagnie ou société concessionnaires du même pays.

L'autorité compétente du pays où cette patente a été délivrée, doit la retirer aussi bien dans le cas susmentionné que dans celui où le bâtiment ne se trouverait plus dans les conditions voulues pour la navigation.

Lorsque la propriété d'un navire passe à un autre sujet ou à une autre compagnie ou société concessionnaires du même pays, il est loisible au nouveau propriétaire, ou de demander une nouvelle patente ou de faire endosser l'ancienne à son nom auprès de l'autorité compétente.

Art. 16. — La patente nécessaire à tout conducteur pour qu'il soit reconnu apte à diriger un bâtiment dans la navigation fluviale du Danube lui sera délivrée par les autorités compétentes d'un des pays riverains suivant la formule ci-annexée sub lit. B.

Cette patente ne sera accordée qu'à des personnes expérimentées, de bonne conduite, et ayant préalablement donné, dans des examens spéciaux, subis devant des experts publics, des preuves suffisantes de leur capacité.

La patente ainsi délivrée à un conducteur autorise celui-ci à conduire tous les navires du pays riverain où elle a été délivrée, et qui rentrent dans la catégorie indiquée dans cet acte de légitimation.

Il est réservé à chaque pays riverain d'admettre ou non à la direction de ses navires les conducteurs munis de la patente d'un autre pays riverain.

Art. 17. — La patente du conducteur perd sa validité du moment où ce dernier, ayant été sujet du pays riverain où cette patente a été délivrée, cesse de l'être.

La patente du conducteur sera retirée par les autorités compétentes du pays respectif aussi bien dans le cas précité que dans celui où ces autorités auraient été convaincues de l'incapacité du conducteur ou auraient reconnu, dans l'intérêt du maintien de l'ordre et de la sûreté publique, la nécessité de lui interdire la faculté d'exercer la navigation fluviale.

Dans ce dernier cas, aucun des pays riverains ne pourra délivrer une nouvelle patente à un tel conducteur, qu'après l'entière cessation des raisons de son éloignement du service ou l'expiration du terme qui aurait été fixé dans l'arrêt y relatif.

Art. 18. — Dans l'intérêt de la sûreté publique sur le Danube, les gouvernements des pays riverains s'engagent à prendre toutes les mesures propres à faire constater par des épreuves préalables que les machines et les chaudières de tous les bateaux à vapeur, auxquels

ils accordent les actes de légitimation nécessaires pour l'exercice de la navigation fluviale, offrent des garanties suffisantes contre tout danger; et à donner tous leurs soins afinque lesdites machines et chaudières, ainsi que les autres appareils soient toujours entretenus en bon état de même qu'il ne soit admis au service de ces bateaux que des conducteurs, des machinistes et des gens d'équipages ayant toutes les qualités personnelles requises pour le maintien de la sécurité publique.

Outre la patente prescrite à l'article 14 chaque bateau à vapeur sera muni d'un certificat constatant le resultat des épreuves, auxquelles la chaudière aura été soumise, et portera en signe de ces épreuves, sur la soupape de sûreté de sa machine, ainsi que sur ses leviers, s'il y en a, un timbre frappé en caractères visibles.

Chaque gouvernement se réserve d'exercer, en cas de besoin, sur les bateaux à vapeur et notamment sur ceux qui sont destinés au transport des personnes, le contrôle nécessaire pour la sûreté publique. Toutefois on évitera avec soin de molester par là inutilement la circulation des navires, et aucun bateau appartenant à un autre pays ne sera traité plus rigoureusement que les bateaux nationaux.

Art. 19. — Il ne sera perçu sur le Danube aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve, ni aucun droit sur les marchandises qui se trouvent à bord des navires. En conséquence, tous les péages et droits de cette catégorie, qui peuvent avoir existé jusqu'à présent, n'importe sous quelles dénominations, soit comme propriété d'état, de communes, de corporations ou de particuliers, sont entièrement abolis.

Il ne pourra de même être prélevé, sur ce fleuve, aucun autre péage ni droit que ceux qui se trouvent expressément prévus par les stipulations du présent acte de navigation.

Art. 20. — Ne sont point compris dans la catégorie des droits abolis par l'article précédent:

a) Les droits de douane, d'entrée, de sortie et de transit, qui se prélèvent conformément aux lois générales de douane et aux conventions internationales. Toutefois, lorsqu'une marchandise traverse toute l'étendue d'un territoire uniquement sur le fleuve, elle sera libre du droit de transit;

b) L'octroi ou impôt de consommation de toute sorte, à percevoir, en vertu des lois spéciales ou des dispositions conventionnelles, sur les objets qui se livrent à la consommation.

Relativement aux droits mentionnés sous *a.* et *b.*, les marchandises que ces droits regardent, ne seront pas moins favorisées dans leur transport sur l'eau que si elles prenaient la voie de terre.

c) Les droits pour l'usage de certains établissements publics, tels que grues, balances, quais et autres constructions de débarquement, magasins, etc., ou pour certains services rendus, tels que pilotage, ouverture des ponts et écluses, etc.

Cependant ces péages doivent être prélevés suivant des tarifs fixés et publiés, indistinctement, sans égard à la provenance du bateau et de la cargaison, et pour autant seulement qu'on aura fait usage de ces établissements ou de ces services. Pour les établissements déjà existants de cette nature, les péages ne dépasseront point le taux actuel, et lorsqu'il s'agit d'établissements nouveaux ou d'améliorations essentielles et coûteuses, ils ne seront pas plus élevés qu'il n'est nécessaire pour couvrir approximativement les frais d'entretien et les intérêts du capital dépensé. —

Art. 21. — Des droits de navigation peuvent être prélevés:

1° Pour couvrir les frais des travaux et des établissements que la commission europénne désignera et fera exécuter, dans le but d'assurer et de faciliter la navigation aux bouches du Danube, conformément à la teneur de l'article 16 du traité de Paris du 30 Mars 1856.

2º Pour couvrir les frais d'autres travaux et établissements ayant pour but d'entretenir et d'améliorer la navigabilité du Danube, qui seraient d'un commun accord reconnus nécessaires par la commission riveraine dans l'intérêt de la navigation. Cependant, les droits de cette nature, leur quotité et leur mode de perception, ne seront, de même, établis que d'un commun accord, et ne devront être fixés plus haut qu'il n'est nécessaire pour couvrir approximativement les frais de construction et d'entretien, ou les intérêts du capital.

Art. 22. — Les conducteurs des bâtiments doivent se conformer aux prescriptions qui, dans chaque territoire riverain, sont ou pourraient être établies dans le but d'assurer la perception des droits de douane et d'autres revenus publics et d'empêcher la contrebande, soit que ces prescriptions résultent de la legislation intérieure des pays riverains, soit qu'elles découlent de conventions spéciales.

Les gouvernements des pays riverains aviseront aux moyens d'introduire dans la procédure douanière, à appliquer à la navigation du Danube, toutes les facilités que les circonstances rendront possibles. Afin que la révision des marchandises, à leur entrée ou à leur sortie par une frontière douanière, soit autant que possible simplifiée, atténuée ou, ci cela peut se faire, entièrement évitée, ils arrêteront particulièrement des dispositions telles que:

a) La réunion ou la juxtaposition de bureaux de douanes;

b) La fermeture ou mise sous les scellés douaniers des endroits servant de dépôt aux marchandises sur les bâtiments qui seraient adaptés à cet effet;

c) La reconnaissance réciproque des scellés apposés, dans les territoires différents, aux pièces de chargement ou aux écoutilles, d'après des prescriptions convenues;

d) L'embarquement de gardiens de douane, et autres mesures arrêtées en commun.

Aussitôt la conclusion de l'acte, ces dispositions seront effectuées dans le plus bref délai possible.

En outre, les gouvernements riverains prendront immédiatement les dispositions nécessaires pour que l'exercice des fonctions de leurs douaniers n'apporte point d'entrave arbitraire à la navigation.

Art. 23. — Dans chaque territoire, le gouvernement désigne les ports et les lieux où il est permis aux bâtiments de charger ou de déchanger, et aucun conducteur ne pourra aborder ailleurs, sauf les cas prévus par l'art. 25.

Art. 24. — Nul conducteur ne pourra charger une marchandise, ou du moins quitter le lieu d'embarquement, avant d'avoir reçu de l'expéditeur un connaissement indiquant la nature, la quantité et le destinateur de la marchandise.

Le connaissement contiendra donc:

1. Le lieu de chargement;

2. Le nombre, les numéros d'ordre et les marques des colis, avec indication de la nature, de la quantité et de la destination des marchandises qu'ils contiennent;

3. La signature de l'expéditeur;

Si le chargement comprenait des marchandises pour lesquelles plusieurs connaissements ont été délivrés, il en sera dressé un manifeste, d'après la formule *C*, sur lequel les différents connaissements doivent être portés avec leurs numéros d'ordre.

Pour pouvoir servir de déclaration en douane, un connaissement ou manifeste doit être revêtu de toutes les formes prescrites à cet égard.

Art. 25. — Lorsque le conducteur d'un navire, par un événement de force majeure est empêché de continuer régulièrement son voyage,

il lui sera permis de mettre le bâtiment et la cargaison en sûreté dans d'autres lieux que ceux qui auront été désignés d'après l'art. 23, que la charge soit destinée au transit ou à la consommation dans le pays où l'événement est arrivé. Dans ce cas, le conducteur sera tenu de prévenir immédiatement les préposés de douane ou l'autorité locale les plus voisins, afin que ceux-ci puissent constater authentiquement les causes qui l'ont forcé d'aborder, et dresser ensuite procès-verbal. Il devra éviter autant que possible tout acte arbitraire.

Si le conducteur du bateau, voulant continuer son voyage, reprend ensuite la charge qu'il avait été forcé de mettre à terre, il ne paiera pour elle aucun droit d'entrée, de sortie ou de transit.

Art. 26. — Dans l'intérêt général du commerce et de la navigation, les gouvernements des pays riverains s'engagent à désigner sur leurs territoires un ou plusieurs ports destinés à servir d'entrepôts libres où les marchandises de toutes les nations, en tant que leur nature le permet, pourront être déposées dans des magasins, pour un temps plus ou moins long, sous la surveillance des douanes. Ces marchandises pourront ensuite être admises à l'expédition ultérieure sur le fleuve, sans être assujetties à un droit quelconque aussi longtemps qu'elles ne sont point introduites dans le pays pour la consommation ou pour le transit. Il est entenda que, pour le temps qu'elles seront restées à l'entrepôt, on paiera les droits de magasin, de quai, de grue, de balance, etc., généralement fixés dans chaque lieu.

Art. 27. — Lorsqu'un conducteur de bâtiment se rend coupable d'une contravention aux prescriptions douanières, il sera puni d'après les lois du pays envers lequel la contravention aura été commise.

Si les employés de douane d'un pays riverain découvrent une contravention aux prescriptions douanières d'un autre pays riverain, ils doivent en donner promptement avis à la douane la plus proche de ce dernier.

Art. 28. — Les règlements des institutions quarantenaires sur le Danube doivent être conçus de manière qu'ils puissent atteindre le but de police sanitaire sans entraver inutilement la navigation.

Art. 29. — Aussi longtemps que l'état sanitaire dans les contrées voisines du Danube n'offre aucune inquiétude, le temps que les navires venant de la mer auront employé depuis leur entrée dans le fleuve leur sera compté dans la période d'observation et de quarantaine qui serait prescrite par les règlements.

Art. 30. — Les bâtiments naviguant sur le Danube ne pourront être assujettis à aucune mesure quarantenaire, si pendant un laps de douze mois il n'y a eu nul soupçon de maladie pestilentielle dans la Turquie de l'Europe, ni dans les autres pays riverains dudit fleuve.

Il est bien entendu que les bâtiments venant de la mer jouiront aussi de cette liberté une fois qu'ils auront subi, suivant leur provenance, les mesures prescrites par les règlements.

Art. 31. — Les gouvernements des pays riverains se réservent, dans l'intérêt de la navigation, d'adopter ultérieurement toutes les dispositions que l'expérience pourra encore conseiller pour simplifier, autant que faire se pourra, le système quarantenaire sur le Danube.

Art. 32. — En cas de naufrage ou d'autre accident, les autorités locales du gouvernement, sur le territoirre duquel le sinistre a eu lieu, prendront immédiatement les mesures de sauvetage et de sûreté demandées par les circonstances.

Il est entendu que tout droit de bris et de naufrage reste aboli à jamais.

Art. 33. — Pour éviter, autant que possible, les naufrages ou autres accidents sur le Danube, et pour rendre la navigation plus sûre et

plus facile, chaque gouvernement établira un service de pilotage bien organisé aux endroits convenables.

Les bâtiments naviguant sur le Danube sont obligés de prendre à leur bord des pilotes légalement autorisés, dans les parties du fleuve où cela est prescrit ou pourrait l'être, et de se soumettre aux dispositions arrêtées à cet égard.

La commission riveraine procédera à une révision, des dispositions existantes sur le pilotage obligatoire.

Art. 34. — Les gouvernements des pays riverains se réservent d'établir d'un commun accord, par la commission permanente, des règlements plus détaillés de navigation et de police fluviale.

En attendant, les lois et prescriptions qui, sous ce rapport, existent ou pourraient être promulguées dans chacun des pays riverains seront applicables dans tous les cas non prévus par le présent acte de navigation.

Les dispositions que la commission européenne croira devoir arrêter provisoirement, pour la navigation aux embouchures du Danube, en vue d'accomplir la tâche qui lui est dévolue par l'art. 16 du traite de Paris du 30 mars 1856, resteront en vigueur aussi longstemps qu'elles seront reconnues nécessaires. —

Art. 35. — Les dispositions du présent acte de navigation seront également appliquées aux radeaux flottant sur le Danube, en tant qu'elles s'y prêtent.

Au lieu de la patente prescrite par l'art. 16, le conducteur d'un radeau doit être muni d'une patente spéciale, suivant la formule ci-annexée sub lit. *D*, laquelle lui sera délivrée par l'autorité compétente d'un des pays riverains. En ce qui concerne l'obtention ou la révocation d'une pareille patente, on procédera du reste d'après les mêmes principes qui sont établis dans les articles 16 et 17.

Les radeaux n'auront point besoin de la patente prescrite par l'art. 14. Néanmoins chaque conducteur de radeau doit être muni de papiers, constatant le propriétaire ou l'expéditeur ainsi que la provenance et la destination du radeau, qu'il est obligé d'exhiber à la demande de l'autorité fluviale.

Art. 36. — Les gouvernements riverains s'engagent à faire exécuter, chacun pour ce qui le concerne, les travaux que la commission riveraine, d'un commun accord, trouvera nécessaires, dans le sens de l'art. 17, N⁰ 3, du traité de Paris du 30 mars 1856.

Les frais de construction et d'entretion de ces travaux serant couverts conformément à la teneur de l'article 21, N⁰ 2, du présent acte navigation.

Art. 37. — En vue de réaliser les dispositions de l'article précédent, la commission chargera des experts de parcourir successivement les différentes parties du Danube, depuis le point où il devient navigable jusqu'à Isaktcha, afin d'étudier la nature des obstacles physiques que présente actuellement le fleuve, et d'indiquer ensulte les travaux qui leur paraîtront nécessaires.

Il est entendu que la partie, connue sous le nom de Portes de fer, formera un des principaux objets de cet examen.

D'après les résultats de cette étude, la commission désignera ensuite d'un commun accord les travaux qui doivent entrer dans la catégorie indiquée à l'article précédent.

Art. 38. — Pour ce qui concerne la navigabilité du fleuve en aval d'Isaktcha, la commission riveraine se conformera aux dispositions de l'article 17, N⁰ 4, et de l'art. 18 du traité de Paris du 30 mars 1856.

Art. 39. — Dans l'intérêt du commerce et de la navigation du Danube, les gouvernements des pays riverains promettent de donner

tous leurs soins pour améliorer, de plus en plus, la navigabilité de ce fleuve par des mesures qui, sans entrer dans la catégorie des travaux obligatoires, d'après le sens de l'article 36, leur paraîtront cependant utiles ou nécessaires.

Art. 40. — Il ne sera permis aucune construction sur le Danube, ni sur ses bords, qui puisse compromettre la navigabilité de ce fleuve.

Les gouvernements riverains prendront en outre les mesures nécessaires, afin que des moulins ou autres établissements d'une nature quelconque, qui existent ou pourraient être construits sur ce fleuve, ne puissent jamais entraver la navigation.

De même les ponts doivent donner aussi promptement que possible libre passage aux navires et radeaux.

Art. 41. — Les chemins de halage, existants sur les rives du Danube, seront entretenus en bon état, en tant que le besoin de la navigation l'exige.

Les conducteurs seront responsables de tout dommage que l'équipage ou les animaux de trait de leurs bâtiments pourraient causer aux chemins de halage ou aux environs.

Art. 42. — Les gouvernements riveraiens s'engagent à prendre, chacun sur son territoire, les mesures nécessaires, afin que des lieux d'embarquement et de débarquement soient établis pour le service public, au fur et à mesure que le besoin s'en fait sentir, et qu'il y ait en outre, autant que faire se pourra, un nombre suffisant de magasins et lieux de dépôt pour les marchandises.

Art. 43. — Dans tous les endroits convenables du Danube, il sera établi des échelles fluviales, et l'on fera des observations régulières sur la hauteur des eaux.

Art. 44. — La commission riveraine permanente veillera, dans les limites de ses attributions, à l'exécution et au maintien des stipulations du présent acte de navigation.

Une entente ultérieure fixera ces attributions, ainsi que les dispositions particulières concernant les conditions organiques de la commission.

Art. 45. — Pour tout ce qui ne se trouve pas réglé par le présent acte de navigation, les traités, conventions et arrangements, existants déjà entre les états riverains, restent en vigueur.

Art. 46. — Le présent acte de navigation sera mis en vigueur le 1er janvier 1858, et les gouvernements des pays riverains se communiqueront réciproquement les mesures qu'ils auront prises pour son exécution.

Art. 47. — Le présent acte de navigation sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Vienne dans l'espace de six semaines, ou plus tôt si faire se peut. En foi de quoi, les délégués respectifs l'ont signé et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Vienne le septième jour du mois de novembre de l'an mil huit cent cinquante-sept.

(L. S.) F. S. de Blumfeld. (L. S.) F. S. de Daxenberger.

(L. S.) G. A. Davoud. (L. S.) Adolph Müller.

Anhang Nr. 4.

Conditions de la concession du Chemin de fer Impérial Ottoman du Danube et de la Mer Noire.

(Traduction officielle).

Convention relative au chemin de fer du Danube (à, ou près de Boghas-keuï) à la Mer Noire (à, ou près de Kustendjé), l'an de l'Hégire 1274, le 12me jour de Moharrem. — Ce qui correspond à l'année 1857, le 1er septembre.

Entre LL. EE., le Ministre des affaires étrangères, le Ministre des Finances et le Ministre du Commerce et des Travaux Publics pour le Gouvernement de Sa Majesté Impériale le Sultan d'une part, et Monsieur J. Trevor Barkley (représentant Messieurs Thomas Wilson, Cunard, Price, Paget, Lewis, et Newall, fondateurs de la Compagnie) spécialement autorisé par procuration en règle en date du 6 mars 1857, et agissant en vertu des pleins pouvoirs qui lui ont été conférés, en ce qui concerne le chemin de fer dont il s'agit, et qui sont déposés au Ministère Impérial des Finances, d'autre part.

Il a été convenu ce qui suit:

Art. 1. — Le Gouvernement de Sa Majesté Impériale le Sultan concède aux conditions ci-après à la Compagnie sus-mentionnée le chemin de fer de Boghas-keuï sur le Danube, à Kustendjé sur la Mer Noire.

Le Gouvernement aussi s'engage à ne concéder aucun autre chemin de fer ou canal entre le Danube et Kustendjé sans avoir obtenu au préalable l'assentiment de la même Compagnie.

La durée de la concession sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du jour où ce chemin de fer sera donné tout entier à la circulation.

Art. 2. — La Compagnie portera le nom de „la Compagnie du chemin de fer Impérial Ottoman de Danube et de la Mer Noire“ et sera placée sous la haute surveillance de la Sublime Porte, afin que les principes de la concession et les lois générales de l'Empire soient maintenues et respectées.

Art. 3. — La Compagnie s'oblige à soumettre au jugement, à l'approbation et à l'acceptation du Gouvernement Impérial le tracé détaillé du chemin de fer d'un bout à l'autre, et ce dans un délai que ne dépassera pas trois mois à dater du jour de la date du Firman de la concession, ou plus tôt si faire se peut.

Art. 4. — La Compagnie s'oblige à faire exécuter pour le moment les travaux d'art et de terrassement pour l'établissement d'une seule voie, en s'engageant à établir la seconde dès que le trafic se développera, et que la nécessité de deux voies parallèles se manifestera par l'accroissement de la circulation et par l'insuffisance d'une seule voie.

Art. 5. — La Compagnie est autorisée à élever aux termini du chemin de fer à Kustendjé et à Boghas-keuï, ainsi qu'aux différentes stations, les constructions qui sont indispensables pour le service et l'exploitation la plus avantageuse du chemin de fer, et pour faciliter le transport des voyageurs et des marchandises.

La Compagnie est autorisée aussi de faire construire aux stations de Kustendjé (sur la Mer Noire) et Boghas-keuï (sur le Danube) des quais spéciaux avec leurs dépendances pour y charger et décharger exclusivement les marchandises qui y doivent traverser le chemin de fer; mais toutes ces constructions seront faites dans les limites strictement nécessaires au service lui même.

Le Gouvernement, de son coté, pourra placer des préposés de Douane aux quais du chemin de fer, et partout ailleurs où il le jugera nécessaire, pour vérifier les marchandises transportées par la Compagnie, et pour mettre en exécution les Règlement de Douane, sans que ces marchandises soient par la suite obligées à repasser par la Douane; bien entendu que, sauf les Droits de Douane déterminés par cet article, le chemin de fer (et toutes ses dépendances) sera exempté de toute taxe, imposition, ou charge quelconque pendant la durée de la concession.

A condition qu'aucune perte ou préjudice ne soit subi par le Gouvernement Impérial dans la perception de ses droits de Douane, les marchandises qui, ne provenant pas d'Anatolie, de Roumélie, de Valachie, de Moldavie, de Serbie ou de toute autre Province de l'Empire, proviennent directement des États étrangers pour aller à des États également étrangers pourront passer par ce chemin de fer, en transit, scellées préalablement au plomb par les préposés de la Douane Ottomane, sans payer les droits de Douane; mais les marchandises qui, ayant passé en transit, seraient vendues dans le territoire Ottoman, ou qui passeraient en contrebande seront assujéties aux droits de Douane d'après le Tarif, et aux Règlements de Douane concernant de pareils cas.

Les marchandises qui, provenant de Valachie, de Moldavie, de Serbie, de Roumélie, d'Anatolie ou de toute autre Province de l'Empire Ottoman, passeraient par ce chemin de fer en destination pour l'étranger, seront traitées, en ce qui se rapporte aux droits de Douane, en conformité aux Règlements décrétés et en vigueur dans chacune de ces localités.

La Compagnie s'engage à établir à ses frais des bureaux spéciaux destinés aux préposés de la Douane et à réserver des chambres séparées pour l'usage des commissaires et autres employés nécessaires dans les débarcadères et les stations, (où ils seront nécessaires) du chemin de fer.

Les Règlements en vigueur seront de même suivis à l'égard des marchandises importées.

Art. 6. — La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux du chemin de fer, de manière que le chemin de fer principal soit praticable et exploité dans toutes ses parties à l'expiration de trois ans (sauf force majeure) à partir de la date du Firman de la concession.

Art. 7. — Le chemin de fer, à la rencontre des routes publiques ou des cours d'eau, doit passer, soit au-dessus soit au-dessous de ces routes ou cours d'eau, en jetant des ponts ou en faisant des excavations.

Mais ce Règlement ne sera pas applicable aux lacs qui peuvent être rencontrés par le chemin de fer.

Aussi la Compagnie est autorisée à faire des croisements de niveau et diverger les chemins et les cours d'eau à côté du chemin de fer, pourvu qu'elle eût obtenu préalablement le consentement du Gouvernement Impérial, et que cela ne portât pas dommage aux habitants ou au pays; mais ordinairement les croisements de niveau seront tolérés seulement pour les petites routes, et non celles qui sont très fréquentées.

La Compagnie s'abstiendra, en tout cas, de détruire les édifices destinés aux cultes.

Art. 8. — Les fils Télégraphiques que la Compagnie placera

immédiatement sur le parcours du chemin de fer, ne pourront fonctionner que pour le service du chemin de fer exclusivement.

Art. 9. — Les terrains appartenant à l'Etat et non concédés par lui à des particuliers et qui seront jugés indispensables à la construction soit du chemin de fer, soit des stations, magasins, entrepôts et bureaux, ainsi que pour les logements des employés de la Compagnie, seront donnés à titre de bail gratuit à la Compagnie pendant la durée de la concession.

Art. 10. — Les terrains de cette catégorie qui appartiennent aux particuliers, seront achetés et payés par la société concessionnaire en conformité de la loi d'expropriation pour utilité publique de l'Empire Ottoman.

Outre la valeur des terrains, celle des bâtisses, des arbres, et d'autres qui s'y trouveraient sera estimée et acquittée aux propriétaires par la Compagnie.

Après que le tracé du chemin de fer aura été fait, le Gouvernement Impérial enverra sur les lieux des commissaires et des ingénieurs, et afin de faire à la Compagnie la remise à bail gratuit de la partie des terrains de l'Etat que le chemin de fer doit traverser, et à faire acheter en même temps par la Compagnie, en conformité de la loi d'expropriation pour utilité publique, la partie des propriétés privées situées sur le parcours du chemin de fer.

Dans la Commission que le Gouvernement Impérial nommera, la Compagnie sera représentée par un délégué.

Cette Commission doit finir ses travaux en trois mois, à dater du jour que le tracé du chemin de fer sera soumis au Gouvernement Impérial.

La décision de cette Commission après être revêtue de la sanction du Gouvernement Impérial sera immédiatement exécutée par le Gouverneur général de la province.

Art. 11. — La Compagnie est autorisée, pendant la durée de la concession, à faire à ses propres frais des coupes de bois gratuitement dans les forêts de l'État, pour la construction du chemin de fer et de ses dépendances exclusivement, et à pendre également dans les carrières de l'État la pierre nécessaire aux travaux du chemin de fer et de ses dépendances dans une distance de trente milles anglaises de chaque côté du chemin de fer.

Mais la Compagnie, dans tous les cas, ne pourra pas couper (dans les forêts de l'Etat) les arbres dont le bois est destiné pour l'Arsenal Impérial.

Si la Compagnie veut faire des coupes des bois dans les forêts particulières, ou extraire des pierres dans les carrières privées, elle doit en payer la valeur, en s'entendant préalablement avec les propriétaires.

Art. 12. — Les travaux de la construction du chemin de fer seront surveillés par un commissaire du Gouvernement Impérial, qui, en agissant d'après les instructions qui lui seront donnés, veillera à la bonne exécution de tous les travaux, afin de constater que les travaux sont conduits et terminés dans l'ordre parfait, et avec la solidité requise. Mais ce commissaire ne peut s'immiscer en aucune façon dans l'administration des affaires de la Compagnie.

Les appointements mensuels de ce commissaire seront payées par le Gouvernement Impérial, mais ses frais sur les lieux seront à la charge de la Compagnie. —

Art. 13. — A l'expiration des quatre-vingt-dix-neuf ans de la concession, le Gouvernement Impérial entrera en possession, à titre gratuit, du chemin de fer, que la Compagnie doit lui remettre dans un état capable à travailler; il en sera de même de tous les ponts et stations

pour vayageurs du susdit chemin de fer, en bon et parfait état d'exploitation.

Seulement les maisons, magasins, entrepôts, fabriques de réparation, et la matériel roulant, du dit chemin de fer, tel que locomotives, machines à vapeur, wagons pour voyageurs et marchandises, et outils et instruments existant dans les fabriques et ailleurs, destinés à la réparation et exploitation du chemin de fer, seront estimés par une commission mixte, nommée des deux parts, et seront achetés par le Gouvernement Impérial au prix qui sera fixé. Tous les objets qui paraîtront aux commissaires superflus seront refusés par le Gouvernement.

Art. 14. — La Compagnie est autorisée à réunir, par émission des actions, le capital nécessaire à l'exécution de travaux du chemin de fer, et de ses dépendances.

La Compagnie s'oblige à réserver un sixième des dites actions pour les sujets de la Sublime Porte, aux mêmes prix et conditions qu'aux autres souscripteurs.

La partie de ces actions réservée aux sujets Ottomans qui ne serait pas souscrite dans le délai d'un mois, à partir de la date du Firman de la concession, sera remise à la disposition de la Compagnie.

Art. 15. — La Compagnie est autorisée à importer, libre de tout droit de Douane ou autre imposition quelconque, tous les matériaux nécessaires à la construction du chemin de fer et de ses dépendances exclusivement, jusqu'à l'achèvement des travaux du même, bien entendu qu'elle doit donner la préférence aux produits de la Turquie.

Le Gouvernement Impérial aussi exempte la Compagnie du payement de tous droits de Douane, ou autre imposition quelconque sur tous les matériaux (comme machines à vapeur, locomotives, rails, outils, instruments de réparation et exploitation, et charbon et coke) nécessaires pour la réparation et exploitation du chemin de fer pendant dix ans à partir de la date du Firman de la concession.

Si la Compagnie importe des matériaux au-delà de ce qui pourrait raisonnablement être nécessaire pour le service du chemin de fer, ces matériaux seront saisis comme contrebande, et retomberont sous la disposition de la loi des Douanes concernant ces cas. —

Art. 16. — La Compagnie doit, dans deux mois après la remise du Firman, rédiger ses statuts, fixer le tarif général, faire des règlements spéciaux, ayant pour objet la sécurité de la vie, et de la propriété des voyageurs, le bon conditionnement des marchandises, sur toute l'étendue du chemin de fer, et les détails de son administration exécutive.

Ces statuts, tarif général, et règlements spéciaux, seront rédigés de la manière déjà pratiquée, et seront soumis dans le délai susdit de deux mois au consentement et à l'approbation du Gouvernement Impérial, et mis en exécution après avoir obtenu la sanction de Sa Majesté Impériale le Sultan, qui doit être donnée en six mois, à partir de la date du Firman de la concession.

L'augmentation du tarif ne pourra avoir lieu sans le consentement du Gouvernement Impérial.

Touchant cet article, aussi bien que tous les autres, toute contestation qui pourra (pendant la durée de la concession) s'élever entre le Gouvernement Impérial et la Compagnie, et vice versa, sera jugée et déterminée par le moyen spécifié dans l'article suivant (17).

La Compagnie dans son ensemble est soumise aux lois présentes et futures de l'Empire Ottoman, mais chaque employé de la Compagnie jouira individuellement de la protection de sa nation; néanmoins, si parmi les employés de la Compagnie, il s'en trouve qui porteraient atteinte à la tranquillité publique ou exciteraient le peuple contre le

Gouvernement Impérial, le Gouvernement Impérial s'en référera à la Compagnie, et les personnes de cette catégorie seront immédiatement expulsées du territoire Ottoman.

Art. 17. — Tout différend du Gouvernement Impérial contre la Compagnie, ou de la Compagnie contre le Gouvernement Impérial, qui pourrait survenir, pendant la durée de la concession, sera jugé et décidé par une commission mixte, composée d'arbitres nommés en nombre égal des deux parts.

Le jugement de ces arbitres sera inappelable, et le sur-arbitre, en cas de partage de voix, sera élu par les commissaires eux-mêmes.

Art. 18. — La Compagnie s'engage à transmettre les dépêches de l'État, soit par convoi, soit par Télégraphe, gratuitement, et à transporter moyennant une petite somme fixée par une commission mixte, les malles des lettres privées affranchies à la Poste Impériale.

Les valeurs en numéraire, et le matériel de guerre, appartenant absolument à l'État, seront transportés à la moitié du tarif général, et les militaires, au tiers du tarif des voyageurs de la troisième classe.

La Compagnie s'engage à réserver dans le convoi, une fois, et si c'est nécessaire, deux fois par jour, un compartiment suffisant pour les malles de la Poste Impériale, et une place convenable pour l'agent de la même.

S'il sera question d'établir des embranchements du chemin de fer, ou des chemins ordinaires vicinaux, aboutissant à la ligne principale, du susdit chemin de fer, dans un rayon de trente milles anglaises, de la ligne principale du susdit chemin de fer, ou bien s'il sera question d'établir un embranchement ferré, ou extension de la ligne principale du susdit chemin de fer à Silistra, la Compagnie, si elle accepte les mêmes termes et conditions offertes par d'autres, obtiendra la préférence sur toute autre, pendant la durée de la concession.

Art. 19. — L'existence d'un Port dans la Mer-Noire, c'est-à-dire à Kustendjé, étant d'une nécessité absolue, pour l'exploitation avantageuse de ce chemin de fer, la Compagnie sera autorisée à construire ce Port conjointement avec le chemin de fer, d'après les plans qu'elle a déjà soumis au Gouvernement Impérial, et les conditions qui seront ultérieurement arrêtées entre la Sublime Porte et la dite Compagnie. La construction de ce Port commencée avec celle du chemin de fer doit finir au plus tard en cinq ans. —

Art. 20. — A l'époque de la remise du Firman Impérial, la Compagnie doit verser au trésor Impérial à titre de cautionnement, et en calculant deux pour cent sur le montant du capital consacré à la construction de ce chemin de fer, la somme de six mille livres anglaises (£ 6000) en coupons des emprunts Ottomans, en circulation en Europe.

Dans le cas où Messieurs Cunard, Price, Paget, Newall, et Lewis, les Directeurs de la Compagnie susdite, n'exhibiraient pas dans l'espace de trois mois, à partir de la date du Firman, un acte légal, et authentique constatant la formation définitive de la Compagnie, ou bien dans le cas où jusqu'à quatre mois, à partir de la date du susdit Firman, les Statuts de la Compagnie ne seraient pas soumis à l'approbation et à l'acceptation de la Sublime Porte, ou enfin, dans le cas où jusqu'à neuf mois, à partir de la date du susdit Firman, les travaux du chemin de fer ne seraient pas commencés, la présente convention sera considérée comme nulle et non-avenue, — la Compagnie sera déchue de tous ses droits, et le Gouvernement impérial pourra accorder, à d'autres, la concession de ce chemin de fer, et la dite somme de cautionnement sera en totalité confisquée au profit du trésor Impérial.

En revanche, si la Compagnie accomplit ses engagements, la dite somme de cautionnement lui sera restituée, à la fin de trois ans (à partir de la date du susdit Firman), et en attendant, la Compagnie jouira de l'intérêt de la dite somme jusqu'à la même époque. —

Anhang Nr. 5.

Convention relative à la concession du Port de Kustendjé. 1er Septembre 1857.

Convention relative au Port de Kustendjé attachée à la Convention concédée „à la Compagnie du chemin de fer Impérial Ottoman du Danube et de la Mer Noire" d'accord avec la stipulation formulée par l'article 19 de la Convention susdite l'an de l'Hégire 1274, le 12 Mouharem qui correspond à l'année 1857, le 1er Septembre, entre LL. EE. le Ministre des Affaires Étrangères, le Ministre des Finances et le Ministre du Commerce et des Travaux Publics, pour le Gouvernement de Sa Majesté Impériale le Sultan, d'une part, et Monsieur J. Trevor Barkley (représentant Messrs. Thos. Wilson, Cunard, Price, Paget, Lewis et Newall, fondateurs de la Compagnie sus-mentionnée) agissant en vertu des pleins pouvoirs qui lui ont été conférés et qui sont déposés au Ministère des Finances d'autre part. Il a été convenu ce qui suit:

Art. 1. — Le terrain du Port de Kustendjé et de ses environs étant la propriété de Sa Majesté Impériale le Sultan c'est au Gouvernement Impériale qu'appartiendra toujours le droit de propriété sur tout ce qui sera construit sur les dits terrains.

Le Port sus-mentionné sera concédé à la même Compagnie pour quatre-vingt-dix-neuf ans à partir de l'ouverture du chemin de fer. —

Art. 2. — L'endroit et l'étendue du terrain nécessaire à la construction de l'échelle des magasins et des dépôts dans le susdit Port seront fixés après que la carte dessinée d'un commun accord par l'agent du Gouvernement et par la Compagnie aura été envoyée et examinée à Constantinople.

Cette carte sera dessinée et soumise au Gouvernement dans trois mois à partir de la date du Firman concernant la concession du chemin de fer.

Art. 3. — Si, à la suite de l'extension de commerce, il devenait nécessaire d'agrandir ce port et ses accessoires, tels que magasins, dépôts, etc., on aura recours par une demande au Gouvernement Impérial qui en donnera l'autorisation. —

Art. 4. — Les conditions, les droits et les privilèges, contenus dans la convention de concession du dit chemin de fer, ayant la même vigueur pour la présente convention, le Gouvernement Impérial prendra possession de ce Port ensemble avec le chemin de fer selon les conditions expliquées dans l'article 13 de la dite convention du chemin de fer.

Art. 5. — Le tarif des droits d'entrée et de Phare qui seront perçus par la Compagnie pendant la durée de la concession de ce Port ainsi que le projet du règlement, relatif à ce Port seront soumis à l'approbation du Gouvernement Impérial dans l'espace de deux mois à partir de la date du Firman de concession de chemin de fer; et si ses projets paraissent conformes aux lois et aux règlements en vigueur de l'Empire, le Gouvernement Impérial décrétera leur application.

Art. 6. — Le gouvernement de ce Port et de la ville, ainsi que la visite des navires entrant ou sortant, seront exercés par les agents nommés par le Gouvernement Impérial.

Art. 7. — Le Gouvernement Impérial aura le droit d'établir en cas de besoin des fortifications sur les terrains concédés à la Compagnie.

(Signé) Aali.

(Signé) J. Trever Barkley.

Pour traduction, conforme au texte turc qui précède, de la Convention de concession du Port de Kustendjé.

Sublime Porte, le 1er Septembre 1857.

Le Premier Interprête du Divan Impérial,

(Signé) Cabouli.

La Convention du 10. Octobre 1870.

19 Redjeb 1287.

Constantinople, le 10 octobre 1870.

Empire Ottoman, Ministère des Travaux Publics.

Entre son Excellence Daoud Pacha, ministre des Travaux Publics, agissant et contractant au nom et pour le compte du Gouvernement Impérial Ottoman, d'une part, et l'Honorable Fréd. Walpole, membre du Parlement anglais, agissant et contractant au nom et pour le compte de la Compagnie du chemin de fer de Kustendjé à la Mer Noire en vertu de la procuration ci-jointe, d'autre part, — Il à été convenu ce qui suit:

Art. 1. — La concession du Port de Kustendjé accordée à la Compagnie du chemin de fer de Kustendjé à la Mer Noire le 12 Mouharem 1274. (1 septembre 1857) est annulée.

Art. 2. — Le Port de Kustendjé est déclaré, à partir de la présente convention, libre de tous droits à percevoir sur les navires qui le fréquenteront, soit pour y chercher un abri, soit pour s'y livrer à des opérations commerciales ou autres.

Cette franchise sera promulguée au moyen d'avis publics par les soins du Gouvernement et de la Compagnie.

Art. 3. — La Compagnie cède dès à présent au Gouvernement Impérial Ottoman la propriété absolue du Port conformément au plan ci-annexé et signé par le représentant de la Compagnie.

Art. 4. — Par contre, le Gouvernement Impérial Ottoman s'engage à payer à la Compagnie la somme de £ cent douze mille sept cent-soixante une (£ 112,761). La moitie de cette somme sera payée à la Compagnie le 30 juin 1871 et l'autré moitié le 31 décembre 1871, l'une et l'autre avec intérêts à partir de la signature de la présente convention et à raison de huit et demi pour cent (8½%) par an. A cet effet il sera livré à la signature de la présent convention une délégation sur la Banque Impériale Ottomane pour la somme de cinquante-neuf mille neuf cent soixante-quatorze £ et quinze schellings (£ 59,974.15) payable le 30 juin 1871 et une seconde délégation pour la somme de £ soixante-deux mille trois cent soixante-dix et dix-huit schellings (£ 62,370.18) payable le 31 décembre 1871. —

Art. 5. — Le Gouvernement Impériale concède à la Compagnie la jouissance, à titre de bail gratuit pour le reste du terme de la concession du chemin de fer des quais et des jetées et la Compagnie prend, par contre, à sa charge les frais d'entretien du Port ainsi que de l'éclairage du Phare.

Art. 6. — La Compagnie renonce à toutes réclamations antérieures relatives à la question des droits de Port et se déclare, moyennant la présente convention, entièrement satisfaite.

Art. 7. — La Compagnie s'engage de prolonger la jetée au Sud pour le compte du Gouvernement Impériale et de porter la longueur totale de cette jetée à 700 pieds anglais. La Compagnie achèvera ces travaux avant le 1er septembre 1873 et au prix de £ trente mille (30,000) à forfait. Cette somme lui sera payée par le Gouvernement Impériale, en trois versements égaux de £ dix mille (10,000) chacun, au premier mars de chaque année par délégations sur la Banque Impériale Ottomane. Il est entendu que chacun de ces versements n'aura lieu à la date fixée que contre justification de l'exécution d'un tiers au moins des travaux.

Art. 8. — Le petit port extérieure, abrité par le mole de l'Est restera, comme par le passé, à la disposition des barques de la localité.

Art. 9. — La Compagnie sera tenue de recevoir tous les grains qui lui seront livrés par le commerce local pour être transportées à bord des navires accostés aux quais et prêts à recevoir leur chargement. La Compagnie est autorisée à percevoir pour tous frais de chargement, déchargement et transport de ces grains à bord des navires une taxe de quinze paras (15 paras) par kilo pendant le semestre antérieur au premier novembre et vingt paras (20 paras) pendant l'autre semestre.

Art. 10. — Il est entendu que le droit de l'agrandissement du Port et du prolongement des quais est, et demeure exclusivement réservé à l'Etat. Si cet agrandissement ou prolongement est jugé nécessaire par le Gouvernement Impérial, celui-ci s'entendra au préalable avec la Compagnie.

Art. 11. — Les règlements du Port de Kustendjé existants et sanctionnés par le Gouvernement Impériale seront mis en vigueur, comme par le passé, par un Capitaine de Port nommé par la Sublime Porte. Le capitaine de Port sera aidé par le chef de service du Port et de ses hommes engagés et payés par la Compagnie et agissant, comme par le passé sous l'autorité et les ordres du Capitaine du Port nommé par le Gouvernement Ottoman.

Art. 12. — Sont annulés en ce qu'elles auraient de contraire à la présente Convention toutes dispositions contenues dans la concession du chemin de fer de Kustendjé à la Mer Noire relativement au Port de Kustendjé.

Fait et signé en double au Ministère des Travaux Publics ce jour d'hui le 10 Octobre—28 Septembre 1870.

E. S. Davoud.
Frederick Walpole.

La Chancellerie Impériale de commerce certifie que la signature apposée ci-dessus est celle de S. E. Davoud Pacha, ministre des Travaux Publics de l'Empire Ottoman.

Constantinople, le 16 Redjeb 1287—11 Oct. 1870.

Pour le Directeur,

L'adjoint
D. Stargurdis.

Anhang Nr. 6.

Deed of Sale of The Danube & Black Sea Railway and Kustendjie Harbour to The Government of The Kingdom of Roumania.

This Indenture made the ninth dayof November one thousand eight hundred and eighty two Between The Danube and Black Sea Railway and Kustendjie Harbour Company Limited (hereinafter called „the Company“) of the one part and His Excellency Colonel Nicolas Dabija the Minister of Public Works of the Kingdom of Roumania (acting in virtue of his high office as Agent and Trustee for the Gouvernment of the Knigdom of Roumania) and acting by virtue of a law passed on the $^1/_{13}$ July one thousand eight hundred and eighty two of the other part. Whereas the Company are a Company duly formed under English law and registred on the thirtieth day of July one thousand eight hundred and fifty seven under the Joint Stock Companies Acts 1856, 1857, And whereas the objects for which the Company was established as set forth in the Memorandum of Association thereof are The constructing and maintaining of a Railway from Kustendjie to Tchernavoda on the Danube together with the works connected therewith as the same had already been or should be anthorized by the Government of his Imperial Majesty the Sultan. — The constructing and maintaining of any other line or lines of Railway and Works within the Dominions of the Sublime Porte or contiguous thereto. — The constructing and maintaining of a Port or Harbour at Kustendjie on the Black Sea and at or near Tchernavoda on the Danube and at any other place or places within the Dominions of the Sublime Porte. The working and using for the purposes of public traffic any such Railway Port or Harbour. The leasing and working of any Railway Port or Harbour. The leasing and working of any Railway Port or Harbour then existing or thereafter to be made within the Dominions of the Sublime Porte. The purchasing or otherwise acquiring and holdniglands. The sale or lease of any Railway, Port, Harbour, Works or lands or any interest therein respectively which for the time being should belong to the Company. The doing of all such things as should be incident or subsidiary to the aforesaid objects. And whereas by the Articles of Association of the Company it is provided amongst other things (Clause 104). That the Directors may with the previous approbation of the Turkish Government and with the sanction of a General Meeting of the Company sell or grant a Lease to any person or persons Company or Companies of any Railway Port Harbour and the Works connected therewith which shall have been constructed by or in respect of which the Company shall have obtained from the Turkish Government a Concession at such price and for such period il on Lease and generally upon such terms and conditions as the Company and the purchasers or Lessees as the Directors are by the said Articles (Clause 106) empowered to confirm adopt alter rescind or abandon any Contract that may have been or shall hereafter be entered into by them on behalf of or in the name of the Company and also to institute conduit and compromise terminate and abandon any Suit Action or other proceedings relating to the property or affairs of the Company and also to subinet any

master to Arbitration and to abide by any Award or to contest the same and to compound for and abandon any debt or debts to the Company and it is by the said Articles declared (Clause 140) that the receipt in writing of any two Directors and countersigned by the Secretary for any money payable to the Company shall be sufficient discharge to the persons paying the same And whereas by a Convention dated the first day of September One thousand eight hundred and fifty seven made between the Minister of Foreingn Affairs the Minister of Finance and the Minister of Commerce and Public Works acting for the Government of his Imperial Majesty the Sultan of the one part and John Trevor Barkley representing the founders of the Company of the other part (hereinafter called „the Railway concession") it was agreed (among other things) as follows (that is to say) by article 1 the Government of his Imperial Majesty the Sultan conceded in accordance with the conditions thereafter stated to the Company the Railroad from Boghazkeni (Tchernavoda) on the Danube to Kustendjie on the Black Sea. The Government also engaged not to concede any other Railway or Canal between the Danube and Kustendjie without having beforehand obtained the consent of the Company. The duration of the Concession should be for ninety nine years dating from the day when the Railway should be entirely opened for traffic and by Article 5 the Company was authorised to erect at the Termini of the Railway at Kustendjie and at Boghazkeni (Tchernavoda) and also at the various Stations the constructions which should be indispensable for the service and most advantageous working of the Railway and for facilitating the transport of passengers and merchandize and the Company was also authorised to construct at the Stations of Kustendjie on the Black Sea and Boghazkeni (Tchernavoda) on the Danube Special quays with their appurtenances at which to load and discharge exclusively the merchandize which should pass over the Railway and with the exception of certain Custom House dues determined by the Article now in recital the Railway and all its appurtenances were to be excepted from any tax impost or charge whatsoever during the term of the Concession and it was declared by Article 9 that land belonging to the State and not conceded by the State to private persons and which should be adjudged to be indispensable for the construction wether of the Railway or of its Stations Workshops Ware houses Docks and Offices and also for the residences of the Servants of the Company should be gratuitously granted on Lease to the Company for the term of the Concession and by Article 16 that the Company should within the period therein mentioned drawup its Statutes fix its general tariff and frame its special regulations in reference to traffic which should be approved by the Imperial Government And whereas by another Convention also dated the first day of September one thousand eight hundred and fifty seven made between the same persons as were parties to the Railway Concession and hereinafter called the Port Concession „It was agreed by Article 1 that the land of the Port of Kustendjie and its neighbourhood being the property of His Imperial Majesty the Sultan the proprietary right over whatever might be built on the said lands should always belong to the Imperial Government and that the said Port should be conceded to the Company for Ninety nine years from the opening of the Railway and the right was thereby conferred upon the Company to levy Port and Lighthouse dues upon all Shipping entering and using the said Port And whereas the Company in exercise of the powers conferred upon them by the hereinbefore in part recited Conventions procceded to purchase and otherwise take possession of land and to construct a Railway between Boghazkeni (Tchernavoda) and Kustendjie with all necessary works and appurtenances and also quays warehouses and

buildings and appartenances at Tchernavoda and also a harbour jetty quays warehouses buildings and appartenances at Kustendjie and duly opened the said Railway and Works for public traffic And whereas by a Convention dated the tenth day of October one thousand eight hundred and seventy and made between the Imperial Ottoman Government by the Minister of Public Works as their Agent of the one part and the Company of the other part it was agreed (among other things) as follows (that is to say) by Article 1 the Kustendjie Port Concession granted to the Company on the first day of September one thousand eight hundred and fifty seven (being the Port Concession) was annulled and by Article 2 the Port of Kustendjie was declared from the date of the Convention in recital free of all dues to be levied on Ships frequenting the same by Article 3 the Company ceded from that date to the Imperial Ottoman Government the absolute property of the said Port by Article 5 the Imperial Government conceded to the Company for the remainder of the term of the Railway Concession the enjoyment by way of gratuitous Lease of the Quays Warehouses and jetties and the Company on the other hand undertook to defray the cost of maintenance of the Harbour and lighting the Lighthouse and by Article 7 the Company engaged to lengthen the jetty towards the South on behalf of the Imperial Government and carry out the total length of the said jetty to Seven hundred English feet And it was more over agreed that no enlargement of the Port or extension of the Quays should be made without a previous understanding between the Imperial Government and the Company and the Company were by Article 9 authorised to make certain defined charges for the expenses of shipment discharge and transport of grain on board of ships moved to the Quays And whereas in the year one thousand eight hundred and seventy seven a war broke ont between the Russian and Turkish Governments and after the conclusion of such war under the terms of the (portion) Treaty of Berlin certain Territory forming part of the Ottoman Empire and including all the portion of the Dobrudja in which the Company Railway and Harbour according to its Concession are situated was ceded by the Imperial Ottoman Government to Roumania and it was declared by Article 51 of the said Treaty that with regard to public Works and other enterprises of a like nature Roumania should be substituted for the Sublime Porte as regards its rights and obligations throughout the ceded territory And whereas the Government of Roumania lately entered into negociations with the Company for the absolute purchase from the Company of their Undertaking Railway Port and all their other property and all the rights privileges and immunities attaching or incidental thereto in the Dobrudja comprised in or conceded by the hereinbefore in part recited Concessions and Conventions or any of them And whereas by a Resolution passed at an Extraordinary General Meeting of the Company duly convened and held on the eleventh day of March One thousand eight hundred and eighty one it was resolved that pursuant to the provisions of the 104 th. Clause of the Articles of Association the Directors should be and they were thereby anthorized and empowered to sell the Companys undertaking land Railway houses, buildings, workshops, ports, quays, warehouses, rolling stock, harbour plant and all works and property connected therewith and all rights and powers incidental thereto at such price and upon such terms and conditions as they should think fit in the intererts of the Company and to carry out and give full effect to such Sale And whereas the said Directors in pursuance of the said Resolution agreed to seel the said Railway Port Harbour Undertaking works right and powers including all claims and rights of action and all privileges concessions and property of every description belonging or accruing to the

Company and all Engines Machinery Plant rolling Stock and utensils in and about the said Railway and Port and otherwise also all fuel oil and consumable Stores now used or being on or about the said Undertaking and Works of the Company to the Government of the Kingdom of Roumania at the price of Sixteen million ten thousand francs payable at Bucharest in Gold and it was also agreed that the tolls rents and profits of the said undertaking should be received by the Company up to the first day of September one thousand eight hundred and eight two or such other day thereafter on which the Government of the Kingdom of Roumania by — — their Agent should be put into possession by the Company or by the person specially appointed by the Company for that purpose and that the Company should also pay and defray all salaries wages expenses and outgoings in respect of the said undertaking up to the same date at which period the Government of the Kingdom of Roumania by their Agent should be put into possession of the said undertaking as aforesaid and enter into the uses or working or the receipt of the tolls rents and profits thereof and should then and thenceforth become the absolute Proprietors or Proprietor thereof in the place of the Company And whereas by a Resolution passed at an Extraordinary General Meeting of the Company duly convened and held on the twenty first day of August one thousand eight hundred and eighty two it was resolved that the Directors should in accordance with the Memorandum and Articles of Association of the Company sell and transfer to the said Government of the Kingdom of Roumania the undertaking Railway Works Harbour lands buildings fried and moveable property stock and stores and the rights and concessions of the Company in the Kingdom of Roumania at the price of sixteen millions ten thousand francs and should carry such Sale and transfer into effect upon terms and conditions submitted to and approved by such Meeting and being the terms and conditions contained in these presents (a draft whereof as approved on behalf of the said Government of the Kingdom of Roumania was submitted to and approved by the said Meeting) and it was further resolved that Messieurs William Tipping and Arthur Clark Green should be and were thereby nominated and appointed the Representatives of the Company to proceed to Bucharest and that all necessary powers be conferred upon them under the Common Seal of the Company empowering them. (A) to perfect and complete the said sale and transfer and to execute all acts and deeds necessary for that purpose. (B) To make delivery to the authorised Representatives of the Government of the Kingdom of Roumania, of the Railway property and effects of the Company as specified in these Presents. (C) To receive and give a full discharge for the purchase money payable to the Company in respect of the sale and transfer And whereas in accordance with the last hereinbefore recited Resolution the said Directors agreed with the said Government of the Kingdom of Roumania to carry out the said Sale and Transfer in accordance with such Resolution And whereas an Inventary of the Engines Machinery plant rolling Stock fixtures utensils and effects and also of the fuel oil and other consumable stores included in the sale by the Company is annexed by way of first Schedule to these presents And whereas an inspection and examination have been made on behalf of the Government of the Kingdom of Roumania of the Register of the Minutes of the proccedings of the General Meetings of the Shareholders of the Company and it has been as certained from such inspection and examination to the satisfaction of the Government of the Kingdom of Roumania that no mortgage Charge Lease or Sale specifically affecting the property of the Company has been sanctioned by any General Meeting of the Company And whereas the Chairman of the Board of Directors

and the Secretary of the said Company have made a Statutory Declaration that the seal of the Company has not been affixed to any such Mortgage Charge Deed of Sale or Lease. And whereas it was part of the arrangement for the said Sale that the Company should pay all the costs and charges of and incidental to all legal formalities attendant upon or necessary for the completion and execution of these presents in England and all Stamp duties or payments in the nature of Stamp or other duties payable in England according to English law in respect of the Sale and transfer intended to be hereby made And whereas it was also part of the said arrangement that the Company and the Government of the Kingdom of Roumania should give and execute such mutual releases as are hereinafter contained Now this Indenture witnesseth that in pursuance of the said agreement and in accordance with the said resolutions and in consideration of the sum of sixteen millions ten thousand francs paid at the time when this Deed signed by his Excellency the Minister of Public Works of Roumania sealed by the said Company and signed by Messieurs William Tipping and Charles Liddell two of the Directors of the Company and countersigned by Mr Richard Kidner the Secretary of the said Company shall be authenticated before the proper Tribunals of Roumania in the presence of the said Messieurs William Tipping and Arthur Clark Green the Representatives specially appointed by the said General Meeting of the Company as hereinbefore recited to perfect and complete the sale according to all formalities required by Roumanian law and to make delivery to the Government of Roumania of the Railway property and affects of the said Company and to receive payement of the said purchase money and to give a discharge to the Government of Roumania for the sum received and to the same time and on the same day when the actual delivery of possession of the said Railway property and effects shall be made and for which sum a receipt signed by William Tipping and Charles Liddell two of the Directors of the Company and countersigned by Richard Kidner the Secretary of the Company is endorsed on these Presents The Company Do hereby as and from the date of such payment and delivery of possession grant assign and release into His said Excellency the said Colonel Nicolas Dabija the said Minister of Public Works of the Kingdom of Roumania his heirs executors administrators and assigns All that the undertaking of the Company situated in the territory of the Dobrudja aforesaid (that is to say). All that the Railway between Tchernavoda and Kustendjie with all the intermediate Stations and other buildings workshops works and appurtenances. And also All those the quays, warehouses, buildings, workshops and works at Tchernavoda with their appurtenances. And also All that and those the harbour, jetty, quays, warehouses, lighthouses, buildings and works at Kustendjie with their appurtenances. And also All lands which have been conceded to or acquired by and are now held by or belong to the Company under the hereinbefore recited Concessions and Conventions or any of them. And also all the rights powers privileges and immunities exclusive or otherwise of the Company under the same Concessions and conventions or any of them as the same are now subsisting and capable of being exercised by the Company. And all sums of money indemnities rights concessions and privileges at any time heretofere awarded or declared to belong to the Company and the full benefit of all rights of action and other rights remedies claims and demands of the Company. And also All locomotive and other Engines carriages trucks wagons and rolling stock harbour plant fixed and moveable machinery plant and utensils and all fuel oil and other consumable stores belonging to the Company and now

in upon or about the said Railway harbour quays, warehouses, buildings and works or any of them and an Inventory of which Engines rolling stock plant machinery utensils fuel oil and other stores is annexed by way of first schedule to tkese presents and which as well as the second schedule is signed by the said two Directors of the Company and by Mr Constantine Nacu the duly authorised representative of the Government of Roumania and also the original concessions firmans and documents of Title the particulars of which are given in the second Schedule to these presents. And all other property of every description belonging or accruing to the Company in respect of their said undertaking Railway port harbour and works to have and to hold all the said undertaking Railway Port Harbour Works rights and premises herein before expressed to be hereby granted assigned transferred and released unto His Said Excellency the said Minister of Public Works for the Government of Roumania in perpetuity And the Company do hereby covenant with his said Excellency the said Minister of Public Works his heirs executors administrators and assigns and also (as a separate covenant) with the said Government of the Kingdom of Roumania that they the Company will on demand pay and discharge (so far as not already paid or provided for) all costs and expenses of and incidental to all legal formalities attendant upon or neccessary for the due completion and execution of these presents in England and also all Stamp duties or payments in the nature of Stamp duties payable in England according English law in respect of the sale and transfer hereby made And also that the said Company will (in addition to any Indemnity which as Vendors they are bound to give) effectually save hannless and Kepp indemnified the said Government of the Kingdom of Roumania from and aganist all claims and demands actions or suits of any kind whatsoever and made by any person or persons sowhomsoever for or in respect of or in relation to the shares of the said Company issued by them in accordance with the said Concession to Ottoman subjects which shares are payable to Bearer and are so registered in the Books of the said Company and are of the nominal value of Thirty eight thousand pounds And will do or concur in all acts necessary according to the Law of the said Kingdom of Roumania for effectually vesting the property hereinbefore expressed to be hereby sold and transferred in His said Excellency the said Colonel Nicolas Dabija the said Minister of Public Works And this Indenture also witnesseth that in pursuance of the said agreement in this behalf and in consideration of the premises the Company hereby release the Government of the Kingdom of Roumania and the Government of the Kingdom of Roumania by the said Minister of Public Works as their agent and Trustee hereby releases the Company their Successors and assigns from all sums of money accounts contracts agreements covenants bonds actions proceedings claims and demands which cither of the said releasing parties has at any time heretofore had or now has against the Imperial Ottoman Government for or by reason or in respect of any act matter cause or other procceding or thing whatsoever up to the day of the date of these presents and that wether or not any Order judgment or award of any Court or Commission has at any time heretofore been made or given in respect of any such account contract agreement covenant action proceeding or claim under or by virtue where of any sum or sums of money or payment or indemnity whatsoever would or might but for these presents have been claimed demanded or sued for by either of the said releasing parties from or argainst the other of them or from or against the Imperial Ottoman Government And whereas whereof the Danube and Black Sea Railway and Kustendjie Harbour

Company Limited have caused their Common Seal to be hereunto affixed and Messieurs William Tipping and Charles Liddell the said two Directors have signed this deed and the Secretary of the Company M. Richard Kidner has countersigned it and His Excellency Colonel Nicolas Dabija. —

The first Schedule above referred to Danube and Black Sea Railway Kustendjie Harbour Comp. Limited.

List A.

Details specifying the property, additional and exceptional belonging to the above named Company and not forming part of the constructions and accessories of a Railway, strictly so called.

Port.

The Quays
The Jetties
The Principal Lighthouse
The Small ditto upon the Jetty
2 Steam Cranes
6 Hand ditto
A quantity of material comprising:
Blocks
Winches
Pile duvers
Chains and varions small utensils
1 Large Steam dredger

1 Steam Tug of 700 quarters capacity and furnished with Steam Elevator for loading Ships in the Roads.

2 Iron Hopper bottomed Lighters capable of holding 100 tons of ballast or dredger mud.

2 Lighters similar to the preceding each 40 tons capacity.
Small boats.
Buoys with auchors and chains fixed and in reserve.
Mooring-rings fixed and in reserve.

Houses at Kustendjie.

2	Large houses in Stone	Class A.
9	,, ,, ,, ,,	,, B.
18	,, ,, ,, ,,	,, C.
8	,, ,, ,, ,,	,, D.
1	,, ,, ,, ,,	and Iron
1	,, ,, ,, ,,	for Lighthouse keeper
1	,, ,, ,, ,,	for pilots
1	,, ,, ,, ,,	let to the French Messageries Company.

at Tchernavoda.

2	Houses in Stone	Class B.
1	,, ,, ,,	,, C.
4	,, ,, ,,	,, D.
4	dwellings in Stone	
1	Restaurant in Stone with dwellings.	

Grain Warehouses at Kustendjie.

1 Block of 6 Grain Warehouses in Stone capable of holding 30,000 quarters. —

1 Block of 8 Warehouses (3 magasins in textul frames) in wood situated upon the Quay with an overhead Railway to facilitate the discharge of Waggons and capable of holding 40,000 quarters. —

1 Block of 8 small Warehouses in stone capable of containing 5,000 quarters.

at Medjidie.

1 Block of Warehouses consisting of 4 compartments in stone, capable of containing 7,000 quarters.

at Tchernavoda.

3 Blocks of Warehouses in Stone divided into 12 compartments each and capable of holding 60,000 quarters.

1 Block of Warehouses in wood of 12 compartments capable of holding 30,000 quarters. —

1 Block of Warehouses in wood capable of holding 20,000 quarters. —

1 Clearing House capable of holding 7,000 quarters.

Machinery for cleaning and sifting Grain at Tchernavoda.

1 Steam Engine of 40 Horse power nominal with 2 boilers pump reservoir and Engine room in Stone, &c.

1 Steam Engine of 30 Horse power nominal with 2 boilers pump reservoir, engine house in Stone, &c.

24 Small Machines „Separator“.
10 Large „ „
1 Machine „Excelsior“.
1 „ „Aspirator“.
2 Machines „Decorticator“ and „Separator“.
8 „ „Smut“.
1 Machine „ not fixed.
1 „ „ and „Separator“.
54 Elevators for Machines with beams pullies straps, &c.

642 feet (lineal) of baulks or supports for the principal transmission with accessories.

A large quantity of fittings in reserve in Store.

Property in Land.

at Kustendjie	62	Hectares
near „ at the junction of the lines	2	„
at summit of the Hill, 5 Kilometres from Kustendjie	2	„
at Hassanchia	2	„
at Omerchia	2	„
at Moorfatlar	2	„
at Ali Capon	2	„
at Medjidie	4	„
at the Medjidie carry	4	„
at Tchelebei Keni	2	„
at 5 Kilometres from Tchernavoda.	2	„
at Tchernavoda	77	„
Total	163	Hectares.

Lees occupied by Railway and its constructions		
at Kustendjie	42	
at varions other points	35	77 Hectares
Remainder not occupied at present		86 Hectares.

Crossings Sidings approaches, &c.

Proportion of sidings Crossings, &c. used or conuected specially with quays jetties or grain warehouses and forming part of the total of 17 Kilometres of sidings, &c. 7 Km.

7 Turntables upon the quays and in the grain warehouses.

Materials in Store for current Service.

Coal Wood Oil Paint Iron Barstsheets Rails, &c., &c.	of the value of £ 6,000.

List B.

Detailed specification of the Line Buildings and Works of the above mentioned Railway and which conform to the ordinary requirements of a Railway.

(1) The line itself		Kilometres
Length of principal line		65
Total length of sidings cropsings, &c.	17	
Less. Sidings crossings, &c. used exclusively for Quays jetties Warehouses, &c.	7	10
		Total 75

(2) Stations fitted with signals, &c., &c.

2 at Kustendjie one serving the Town the other the port
1 at Moortfatlar
1 at Medjidie
1 at Tchernavoda.

(3) Sheds Stores pumps, &c.

4 Steam pumps with reservoirs for feeding locomotives
1 Turntable for locomotives
14 Turntables for Wagons (Besides the 7 in list A)
3 Weighbridger for Wagons
2 Fixed Cranes for discharging
2 large Galvanized iron Warehouses for merchandize
1 Coal Shed 3000 Tons capacity
1 Stable at Kustendjie
1 „ at Tchernavoda
1 Shed in masonry for locomotives at Kustendjie
1 „ in wood at Tchernavoda
1 dwelling for firemen at Kustendjie
1 „ „ „ at Tchernavoda
1 Workshop for repairing locomotives furnished with all necessary materials and utensils.
1 Smith's Shop
1 Foundry for iron and copper
1 Workshop for Wheelwrights and Painters
1 Steam Eugine with Boiler for supplying power in the Workshops.
Office and Store for workshops.
2 oil and petroleum Stores
1 Lime kiln

(4) Rolling Stock.

9 Locomotives
1 Saloon Carriage
2 1st Class ,,
5 2nd ,, ,,
3 3rd ,, ,,
1 Composite ,, 2nd and 3rd Class
301 Grain Wagons
10 Brake Vans
1 Horse Box
2 Snowploughs.

List C.

Contents of Workshops at Kustendjie on 19th February 1881.

1st Boiler Shop.

1 Rivetting Machine
2 Bellows worked by Engine
1 Large Anvil
1 Vice
1 Fixed Forge complete
1 Portable forge

2nd Fitting Shop.

1 Machine for cutting iron with Stand.
1 Machine for planing iron in two ways.
1 Machine for planing iron
1 Machine for boring
1 Large Lathe
1 Torning and boring lathe
1 Slotting Machine
1 Machine for turning the tyres of wagons
1 Machine for turning the tyres of locomotives
2 Saw sharpening Machines
1 Boring Machine
1 ditto
1 Grindstone
8 Vices
3 Vices

8	American jacks with stands of		12 tons
2	ditto	ditto	6 ,,
3	ditto	without stands	6 ,,
3	ditto	with ditto	12 ,,
4	ditto	without ditto	10 ,,

1 Anvil
3 pairs of blocks
5 bloks with 3 pulleys
4 ditto ,, 2 ,,
1 ditto ,, 2 ,,
1 ditto ,, 5 ,,
3 ditto ,, 2 ,,
3 Marble slats for working iron
1 Call Bell for Workmen

3rd Smiths Shop.

1 Circular Saw
1 Drilling and Boring Machine

4 large Forges complete
1 Vice
2 Forge Cranes
1 ditto
1 Machine for blocking tyres
5 Anvils
1 Machine for turning and welding tyres
3 Stamps for metal
1 Mechanical Ventilator
1 Oven
1 Hydraulic Press
1 Weigh bridge
1 Large Hydraulic Press with supplementary pistons for blocking. —

4th Foundry.

1 Vice
1 Forge
1 Anvil
2 Furnaces
Crucibles Frames Patterns, &c.

5th Carpenters Shop.

1 Vice
4 American Jacks
8 Vices
1 Table for mixing colours
1 Planing Machine
1 Weighing Machine
1 Hydraulic Press.

In reserve.

2 Weighing Machines
6 iron oil reservoirs of 3 metres capacity each
1 pair of Scales
1 portable Weighing Machine.

6th Workshop Engine Room.

1 Steam Boiler
1 Horizontal Engine 25 Horse power
1 Vertical ditto
1 Water heater
2 Feed pumps
1 Large Reservoir of 3 cubic metres.

The second Schedule above referred to Original Documents and Title Deeds of the Company.

Railway Concession.

A Convention dated 1th September 1857 made between their Excellencies the Minister of Foreign affairs the Minister of Finance and the Minister of Commerce and Public Works for the Government of His Imperial Majesty the Sultan of the first part and Mr John Trevor Barkley (representing the Founders of the Company) specially authorised by procuration in order and acting in virtue of full powers conferred upon him (and which procuration was deposited at the Ministry of Public Works) of the other part. —

Port Concession.

A Convention dated 1st September 1857 made between the same parties in accordance with the stipulations of Article 19 of the Railway Concession.

Harbour Convention.

A convention dated 10st October 1870 made between His Excellency Daoud Pacha Minister of Public Works acting for the Imperial Ottoman Government of the first part and the Honorable Frederick Walpole M. P. acting for the Company in virtue of a procuration of the other part. —

Firmans.

2 Firmans from the Imperial Ottoman Government authorising the construction of the Works.

Land purchases.

17 Conveyances of Land and buildings and receipts for the purchase money paid by the Company for the same to Owners of property with a plan showing the position of such property.

Award of the Arbitration Commission.

Dated 20st January 1879 signed by His Excellency Hassan Fehmi Effendi Minister of the Civil List oppointed by the Imperial Ottoman Government and the Honourable J. H. Faurett Consul General and Judge of the British Consular Court at Constantinople oppointed by the Company.

These Schedules are signed and accepted as correct. —

(ss) C. Nacu.
(ss) W. Tipping.
(ss) Charles Liddell.

Ministre

(ss) Dabija.
(ss) Charles Liddell } Two Directors
(ss) William Tipping } of the Company.
(ss) Richard Kidner
Secretary.

PORTUL GALAȚI

Plan general de situație cotat

1905

Propriet Galați

LACUL BRATEȘ

Dig de apărare

Cimitirul Sf. Împărați

Gara

BASINUL DOCURILOR

Șesul Bârladelului

SIRETUL

DUNAREA

Ostrovul Chiciu

Gârla Zătoaca

Grindu Zătoaca

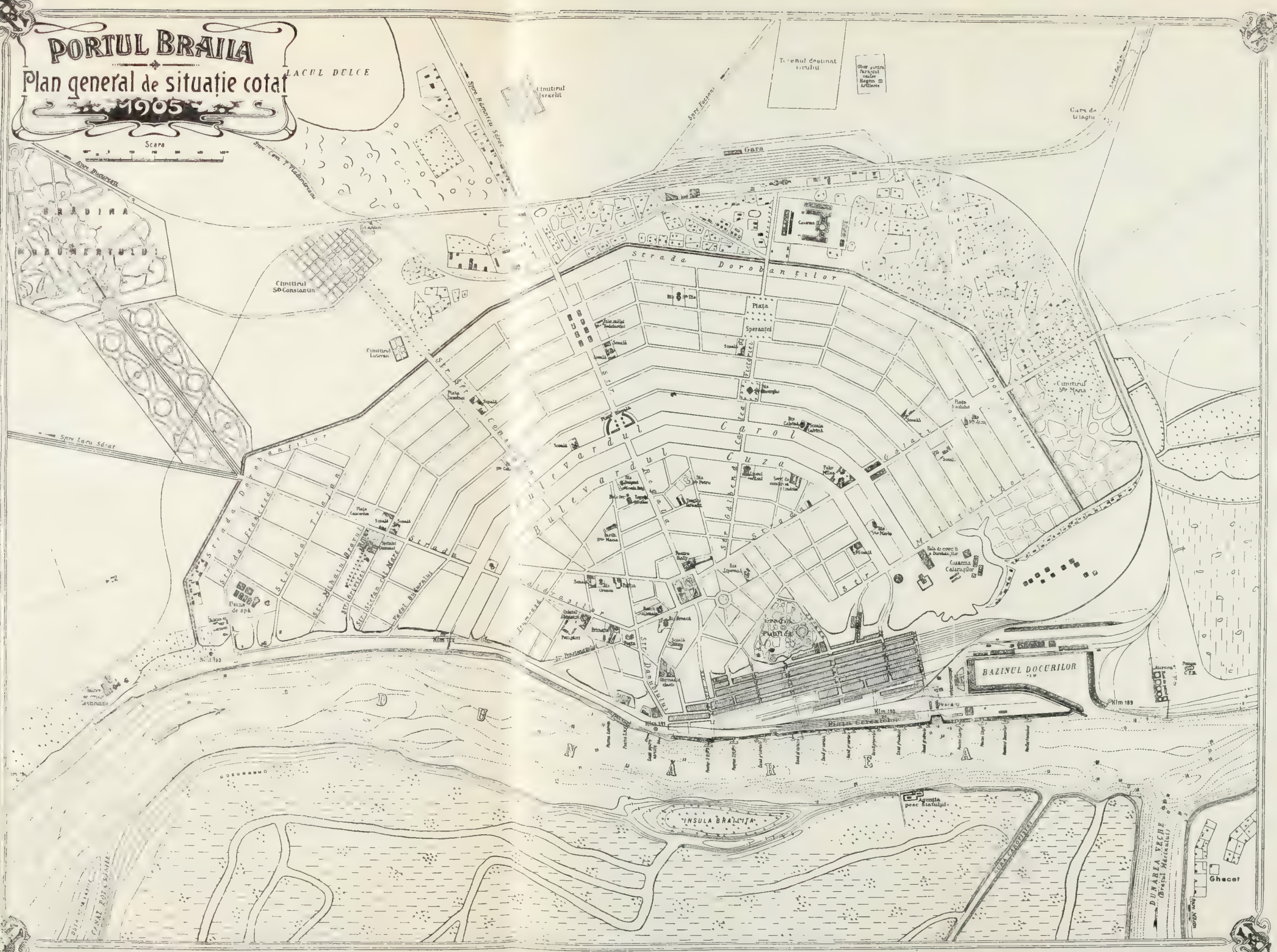
Gura Zătoacei

Azaclău

Grindu Gemenei

Pădurea Gemenei

BAZINUL DE LEMNARIE


PORTUL BRAILA
Plan general de situație cotat
1905
Scara
LACUL DULCE
GRADINA
Cimitirul Izraelit
Gara
Cimitirul Sf. Constantin
Cimitirul Luteran
Strada Dorobanților
Piața Speranței
Bulevardul Carol
Bulevardul Cuza
Cimitirul Sf. Maria
Strada Traian
Strada Franceză
Str. Mihai Bravul
Grădina Publică
BAZINUL DOCURILOR
Klm 189
Klm 190
Klm 191
Piața Cerealelor
Agenția pesc. Statului
D
U
N
A
R
E
A
INSULA BRAILITA
DUNAREA VECHE
Ghecet
Casarma
Uzina de apă
Gara de triaj
Școală
Biserica

PORTUL GIURGIU

Plan general de situație cotat

1905

GIURGIU

SLOBOZIA

GÂRLA CAMA

LACUL TANE

BRAȚUL VERIGA

BASINUL SFT GHEORGHE

Ramadan

INSULA GIURGIU

BRAȚUL SMÂRDA

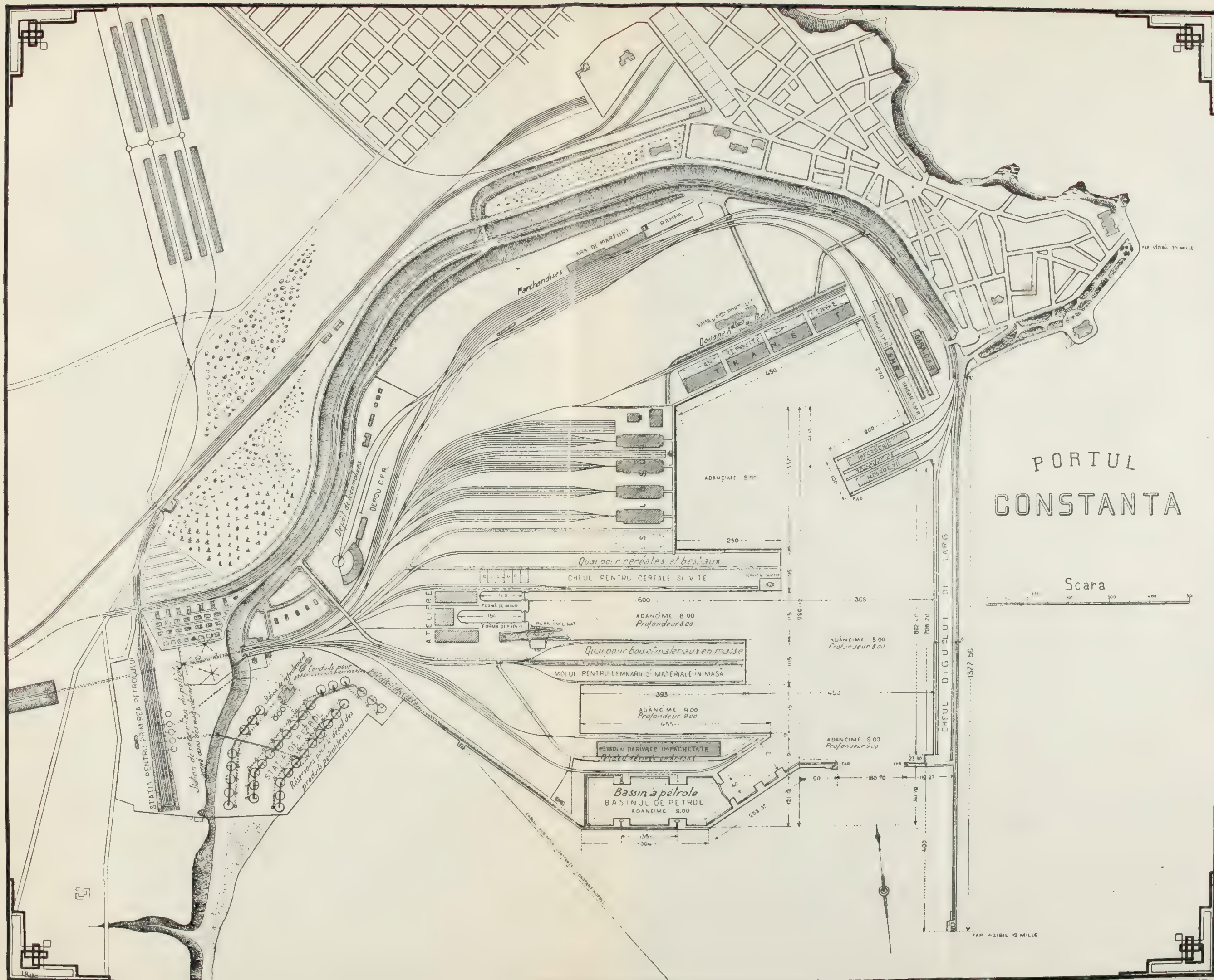
Smarda

D U N Ă R E A

INSULA MOCANU

BRAȚUL CĂRĂMIDĂRI

RUSCIUC


PORTUL
CONSTANTA
Scara
Marchandises
GARA DE MARFURI
RAMPA
Douane
GARA C.F.R.
Dépôt de locomotives
DEPOU C.F.R.
Quai pour céréales et bestiaux
CHEUL PENTRU CEREALE ȘI VITE
ATELIERE
ADÂNCIME 8.00
Profondeur 8.00
Quai pour bois et matériaux en masse
MOLUL PENTRU LEMNARII ȘI MATERIALE IN MASĂ
ADÂNCIME 9.00
Profondeur 9.00
PETROL ȘI DERIVATE IMPACHETATE
Bassin à pétrole
BASINUL DE PETROL
ADÂNCIME 9.00
CHEUL DIGULUI DE LARG
STATIA PENTRU PRIMIREA PETROLULUI
STAȚIA DE PETROL
Réservoirs pour le dépôt des produits pétrolifères
FAR VIZIBIL 20 MILLE
FAR VIZIBIL 12 MILLE
27093 SOCEC BUCUREȘTI

Handelspolitische Bestrebungen Englands zur Erschließung der unteren Donau

Die wirtschaftliche Bedeutung des Schwarzen Meerhafens von Constantza einst und jetzt

Ein Beitrag

zur rumänischen Eisenbahn- und Wasserstraßenpolitik

von

Constantin J. Baicoïano

Doktor der Staatswirtschaft.

1913.

München, Berlin und Leipzig.

J. Schweitzer Verlag (Arthur Sellier).

Druck von Dr. F. P. Datterer & Cie. (Inh. Arthur Sellier) München und Freising.

